ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

2° PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

8° SÉRIE

TOME I

1901

Courbevoie — Imp. E. Bernard et Cie 14, rue de la Station
Bureaux: 29, Quai des Grands-Augustins, Paris

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES

ET

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS

8e SÉRIE

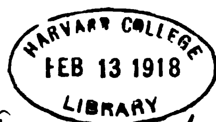
TOME I

1901

PARIS

E. BERNARD & Cie, IMPRIMEURS-EDITEURS

29, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 29


HARVARD COLLEGE
FEB 13 1918
LIBRARY



71e ANNÉE 8e SÉRIE

La 1re partie de ce recueil — Partie technique —
en avril, juillet, octobre et janv

La 2e partie — Partie administrative —

ANNALES

DES

PONTS ET CHA

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTES ET AU

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES P

ET

DOCUMENTS ADMINISTR

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGE

1901

JANVIER

PARIS

E. BERNARD ET Cie, IMPRIME

29, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS

1901. — JANVIER.

TABLE DES MATIÈRES

PAR ORDRE D'INSERTION

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES

ET

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS

DÉCRETS

(N° 1)

[3 octobre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique un réseau de tramways sur le territoire des communes de Sedan, Balan et Floing (Ardennes).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le conseil d'Etat entendu.

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département des Ardennes, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs, sur le territoire des communes de Sedan, de Balan et de Floing, et comprenant les cinq lignes suivantes :

1° De la place Turenne à la gare ;

2° De la place Turenne à Gaulier (l'Espérance) (commune de Floing) ;

3° De la place Turenne à Balan ;

4° De la place Turenne à Fond-de-Givonne ;

Et 5° de la place Turenne à Torcy.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Sedan est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 14 août 1900, entre le maire de Sedan, agissant au nom de la ville, d'une part, et la compagnie générale de traction, d'autre part, pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

Entre les soussignés :

1° M. Charles-Louis-Jean-Baptiste-Joseph Stackler, maire de la ville de Sedan, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom et dans l'intérêt de ladite ville, en vertu des délibérations du conseil municipal en date des 10 février et 16 juin 1896.

D'une part ;

2° Et M. Albert Olry, directeur général de la compagnie générale de traction, société anonyme au capital de 20 millions de francs dont le siège social est à Paris, boulevard des Capucines, n° 24, agissant au nom de cette dernière.

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art 1er. — La ville de Sedan, qui est en instance auprès de l'Etat pour obtenir la concession d'un réseau de tramways à traction électrique, s'engage à rétrocéder à la compagnie générale de traction, pour une durée

égale à cette concession, l'établissement et l'exploitation des lignes indiquées à l'article 2 du cahier des charges annexé au présent traité.

Cette rétrocession qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret de concession à intervenir approuvant le présent traité est faite aux conditions particulières suivantes :

Art. 2. — La compagnie générale de traction est assujettie envers la ville de Sedan à toutes les obligations imposées à celle-ci par le cahier des charges, de même qu'elle sera subrogée aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au cahier type dressé en exécution de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881 et modifié par le décret du 13 février 1900, sauf modifications ou additions aux articles 1, 3, 4, 8, 11, 13, 15, 20, 23, 28, 29 et 36, addition des articles 10 *bis*, 13 *bis*, 13 *ter*, et suppression des articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 38 et 39.

Art. 3. — Sauf exceptions motivées et acceptées, les fils électriques seront établis le long des maisons ou des trottoirs, sur des appuis consoles ou pylônes en fer placés d'un seul côté des rues, la transmission du courant aux voitures devant avoir lieu par le trolley oblique par rapport à celles-ci.

La compagnie générale de traction s'engage en outre :

1° A n'employer que des supports métalliques et d'un effet satisfaisant et à les disposer de telle façon qu'ils gênent le moins possible la circulation.

2° A faire accrocher les fils avec tous les soins possibles pour éviter les accidents et parer aux perturbations dans les communications télégraphiques et téléphoniques.

La compagnie générale de traction s'engage également à appliquer au système de fil aérien, ainsi qu'à l'établissement et à l'exploitation des tramways de Sedan, les perfectionnements de toute nature qui pourraient se produire durant la concession.

Art. 4. — La ville se réserve le droit de demander ou d'accepter de nouvelles concessions de tramways, mais il est entendu que la compagnie générale de traction aura, à conditions égales, un droit de préférence pendant les dix premières années de son exploitation ; un délai de trois mois lui sera accordé après simple notification pour formuler son acceptation ou son refus.

Passé ce délai, elle sera forclose du droit de préférence.

Art. 5. — Les types des pylônes et voitures à adopter seront soumis à l'acceptation de l'administration municipale avant d'être envoyés à l'approbation préfectorale.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes, seront, dans les mêmes conditions, soumis à l'acceptation de l'administration municipale.

Art. 6. — La ville concédera à la compagnie générale de traction la location gratuite des surfaces nécessaires pour les bureaux d'attente et de contrôle lorsqu'ils seront établis sur les terrains de la voirie urbaine ou sur ceux appartenant à la ville, et sous la condition que les agencements auront été reconnus par l'administration municipale en rapport avec les

exigences de la circulation et en concordance harmonique avec les dispositions architecturales ou de perspective des lieux environnants.

Art. 7. — Les horaires des départs sur les diverses lignes seront arrêtés d'un commun accord entre l'administration municipale et la compagnie générale de traction, avant d'être soumis à l'approbation du préfet du département des Ardennes.

Art. 8. — La rétrocession des tramways de Sedan étant faite aux frais, risques et périls de la compagnie rétrocessionnaire, il en résulte que la compagnie générale de traction prend à sa charge toutes actions et leurs conséquences généralement quelconques, sans exception ni réserve, qui pourraient être intentées à la ville de Sedan en raison de la construction et de l'exploitation desdites lignes de tramways, étant bien entendu que l'entrepreneur actuel des omnibus-tramways n'a droit à aucune indemnité pour suppression de son service, l'autorisation ne lui ayant été consentie qu'à titre absolument précaire.

Sans modifier le caractère général des stipulations ci-dessus, la compagnie générale de traction prend à sa charge toutes les responsabilités à provenir du fait éventuel de l'électrolyse ; elle s'engage à réparer d'urgence les avaries qui de ce fait pourraient affecter les conduites d'eau et de gaz ou autres engins métalliques existant dans le sol ou pouvant y être placés ultérieurement. Il en sera de même pour les avaries qui pourraient survenir de son fait aux fils télégraphiques et téléphoniques.

Art. 9. — La gratuité du transport réservée par l'article 35 du cahier des charges sera également accordée à l'ingénieur voyer de la ville, au préposé en chef de l'octroi et aux agents de police en service. Toutefois, il ne sera pas reçu gratuitement plus de quatre employés du service municipal à la fois dans la même voiture.

En cas de sinistre, le petit matériel d'incendie et les pompiers en uniforme, quel qu'en soit le nombre, seront transportés gratuitement.

Art. 10. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 50.000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872 ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus à la compagnie rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 11. — La compagnie rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Sedan.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Sedan.

Art. 12. — La somme de 10.000 fr. qui restera déposée à la Caisse des dépôts et consignations à titre de cautionnement pendant la durée de l'exploitation, devra rester constamment libre et complète.

Art. 13. — La compagnie générale de traction sera tenue de constituer

dans les six mois, à partir de la déclaration d'utilité publique, une société anonyme spéciale qui lui sera substituée pour l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit et avec laquelle elle restera solidairement responsable pendant un délai de dix ans à partir du décret autorisant la substitution.

Cette substitution devra d'ailleurs être approuvée par décret délibéré en conseil d'Etat, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 14. — Les administrateurs de la société anonyme prévue à l'article précédent, le directeur et tout le personnel employé à l'exploitation des tramways seront de nationalité française. Tout le matériel fixe et roulant sera de fabrication française, à l'exception des installations électriques.

Fait en double à Sedan, le 14 août 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteurs électriques et fil aérien, avec trolley établi obliquement.

Les travaux seront exécutés suivant les types les plus perfectionnés et selon toutes les règles de l'art, avec toutes les modifications de nature à éviter le plus possible les dangers ou inconvénients de tout genre.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne n° 1. — De la place Turenne à la gare, par la rue Gambetta, la place Crussy, la place d'Alsace-Lorraine, l'avenue Philippoteaux et la place de la Gare.

Ligne n° 2. — De la place Turenne à Gaulier (l'Espérance) par la place d'Harcourt, la rue Blanpain, la place Saint-Vincent-de-Paul, la rue du Général-Margueritte et le chemin de Floing.

Ligne n° 3. — De la place Turenne à Balan, par la rue Gambetta (parcours commun avec la ligne n° 1), la rue Carnot, la place de la Halle, la rue du Ménil, la place Nassau, le faubourg du Ménil et le chemin de Balan jusqu'au chemin du Cimetière.

Ligne n° 4. — De la place Turenne à Fond-de-Givonne, par la rue Gambetta, la place Crussy et la place d'Alsace-Lorraine (parcours commun avec la ligne n° 1), l'avenue Philippoteaux, la place Nassau et la route nationale n° 77 jusqu'au chemin d'Illy.

Ligne n° 5. — De la place Turenne à Torcy, par le pont de la Meuse, la rue Thiers, le viaduc de Torcy et la route nationale n° 64 jusqu'au passage à niveau du chemin de fer.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés aussitôt. Ils seront poursuivis et ninés de telle façon que les lignes du réseau soient livrées à l'exploita-ı dans le délai de six mois à partir de l'ouverture de ces travaux.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra › de 1 mètre.

La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment e des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres. La hauteur du tériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus 4 mètres.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre bords extérieurs des rails, sera réglée de manière qu'entre les parties plus saillantes de deux voitures qui se croisent, il y ait un intervalle e d'au moins 50 centimètres.

Art. 5 à 8. — Comme au type (*).

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées ront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec s noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs ou du moins entre les x zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type rit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

.) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, 1m,10. Cette largeur sera mesurée à partir des li-es des propriétés riveraines bâties ou non ou des alignements approu-, s'ils passent en avant de ces limites.

) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord ı trottoir :

° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2m,60 ;

° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Quand l'établissement du tramway sur de larges trottoirs, existant dans traverses, aura été autorisé, on fera application de l'article 7.

Les voies ferrées seront construites, autant que faire se pourra, sur la tie de chaussée opposée aux canalisations de gaz et d'eau.

Art. 9 et 10. — Comme au type.

Art. 10 *bis*. — Les types des pylônes devront être soumis à l'approba-ı du préfet.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre laisser les voyageurs sur tous les points du parcours.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés de l'approbation des projets définitifs.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12. — Comme au type.

Art. 13. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la › publique située en dehors des zones ou de l'accotement indiquée ci-ıus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces

(*) Voir le type *Ann.* 1882 p. 292, — ou *Journal officiel* du 11 octobre 1900.

parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection ; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Pendant la durée de la concession, le concessionnaire devra prendre à ses frais toutes les dispositions temporaires ou définitives qui lui seront prescrites en vue de permettre et faciliter, sur les voies publiques empruntées, des travaux régulièrement autorisés de construction, réparation ou modification de la chaussée et des égouts.

Art. 13 *bis*. — Les types des voitures seront soumis à l'approbation du préfet.

Dans chaque voiture, le tiers des places d'intérieur sera réservé à la 1re classe, qui formera un compartiment distinct et séparé.

Les voitures sans impériale pourront contenir de 35 à 40 places réparties entre l'intérieur et les plateformes couvertes. Les voitures à impériale pourront contenir de 15 à 20 voyageurs de plus que celles sans impériale.

Art. 13 *ter*. — Les bureaux, usines et stations devront être convenablement éclairés pendant toute la durée du service.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à cinquante-six sur chaque ligne.

Art. 15. — Les trains se composeront de trois voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 30 mètres.

La vitesse des trains en marche sera, au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 20. — Comme au type.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, où s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement deviendra la propriété de l'Etat et lui restera acquise.

Art. 21 et 22. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Les prix des places sur chaque ligne sont invariablement fixés à 15 centimes en 1re classe et à 10 centimes en 2e classe avec droit de correspondance immédiate d'une ligne sur une autre moyennant un supplément de 5 centimes. Ces prix comprennent l'impôt dû à l'Etat.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront trans-

gratuitement. Les voyageurs ne pourront introduire dans les voitu-
.e des bagages pesant 10 kilogrammes au maximum, susceptibles
portés sur les genoux, et ne présentant d'inconvénient d'aucun
pour les autres voyageurs. Ces bagages seront transportés gratuite-
mais cette franchise de bagages ne s'appliquera pas aux enfants
ortés gratuitement.

st stipulé que le droit de péage entre pour les deux tiers et le prix
nsport pour un tiers dans les taxes fixées ci-dessus.

mise en route des voitures commencera environ à six heures du ma-
été et à sept heures en hiver, pour le service prendre fin à dix
du soir.

st expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au
sionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses
t par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux
xés pour le péage.

. 24. — (Supprimé.)

. 25. — (Supprimé.)

. 26. — (Supprimé.)

. 27. — (Supprimé.)

. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit
e parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer,
sser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par
if des taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne
nt être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les
eurs.

te modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annon-
mois d'avance par des affiches.

perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homo-
n du ministre des travaux publics, conformément aux dispositions
oi du 11 juin 1880.

perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune
.

t traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs
eurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement
t.

tefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient
enir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des
s publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le
sionnaire aux indigents.

cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement
péage et sur le transport.

29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment
oin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des
urs.

30. — (Supprimé.)

31. — (Supprimé.)

32. — (Supprimé.)

33. — (Supprimé.)

34. — (Supprimé.)

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35. — Comme au type.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs des dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Le concessionnaire devra d'ailleurs se conformer aux dispositions des circulaires du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, en date des 2 et 20 novembre 1895, relativement à la gratuité du transport des sous-agents des postes et télégraphes, dans le cas où les charges dont il s'agit seraient imposées en extension du présent article.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — Comme au type.
Art. 38. — (Supprimé.)
Art. 39. — (Supprimé.)
Art. 40 et 41. — Comme au type.

Fait en double à Sedan, le 14 août 1900.

portés gratuitement. Les voyageurs ne pourront introduire dans les voitures que des bagages pesant 10 kilogrammes au maximum, susceptibles d'être portés sur les genoux, et ne présentant d'inconvénient d'aucun genre pour les autres voyageurs. Ces bagages seront transportés gratuitement, mais cette franchise de bagages ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement.

Il est stipulé que le droit de péage entre pour les deux tiers et le prix de transport pour un tiers dans les taxes fixées ci-dessus.

La mise en route des voitures commencera environ à six heures du matin en été et à sept heures en hiver, pour le service prendre fin à dix heures du soir.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Art. 24. — (Supprimé.)

Art. 25. — (Supprimé.)

Art. 26. — (Supprimé.)

Art. 27. — (Supprimé.)

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30. — (Supprimé.)

Art. 31. — (Supprimé.)

Art. 32. — (Supprimé.)

Art. 33. — (Supprimé.)

Art. 34. — (Supprimé.)

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35. — Comme au type.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs des dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Le concessionnaire devra d'ailleurs se conformer aux dispositions des circulaires du ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, en date des 2 et 20 novembre 1895, relativement à la gratuité du transport des sous-agents des postes et télégraphes, dans le cas où les charges dont il s'agit seraient imposées en extension du présent article.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — Comme au type.
Art. 38. — (Supprimé.)
Art. 39. — (Supprimé.)
Art. 40 et 41. — Comme au type.

Fait en double à Sedan, le 14 août 1900.

(N° 2)

[8 octobre 1900]

Décret approuvant la substitution à M. Caget de la Société des Tramways melunais comme rétrocessionnaire de la ligne de tramway des nouvelles casernes à la gare de Melun.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Caget de la Société des tramways melunais comme retrocessionnaire de la ligne de tramway dont l'établissement, entre les nouvelles casernes et la gare, a été déclaré d'utilité publique et concédé à la ville de Melun par le décret ci-dessus visé du 8 octobre 1899.

Art. 2. — Il est interdit à la Société des tramways melunais, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement au indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er ou que l'exploitation du service d'omnibus dépendant dudit tramway, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 3)

[17 octobre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans la ville de Tourcoing, d'une ligne de tramways formant le prolongement du tramway de la rue de Gand au pont de Neuville jusqu'au nouveau cimetière.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans la ville de Tourcoing, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, et formant le prolongement du tramway de la rue de Gand au Pont-de-Neuville jusqu'au nouveau cimetière.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Tourcoing est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 28 avril 1894, ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, les 18-21 juillet 1900, entre le maire de Tourcoing, au nom de la ville, et la compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions de la convention, en date des 2 et 5 juillet 1898, annexée au décret ci-dessus visé du 31 juillet 1898.

La convention, en date des 18-21 juillet 1900, ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie nouvelle des tramways de Roubaix à Tourcoing, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées et de celle qui fait l'objet du présent décret, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION

Entre les soussignés,

M. Désiré d'Estouvelles, agissant en qualité de président du conseil d'administration de la compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing et en vertu d'une délibération du conseil d'administration de la compagnie en date du 29 juin 1898, dont un extrait est annexé à la convention passée, entre ladite compagnie et la ville de Tourcoing, les 2 et 5 juillet 1898,

De première part ;

limite des deux départements jusqu'à la place publique d'Olonzac en suivant l'accotement du chemin de grande communication n° 8 *bis* sur une longueur d'environ 1.400 mètres avec une gare des marchandises à l'entrée de ladite ville.

Art. 2. — Le département de l'Hérault versera au département de l'Aude une somme forfaitaire de 64.000 francs. Il fournira, en outre, pour l'établissement de la gare des marchandises, un terrain d'une superficie maximum de 2.200 mètres carrés à l'entrée de la ville d'Olonzac.

Art. 3. — Le versement de cette somme forfaitaire sera ainsi échelonné :

Cinq dixièmes dès la notification qui sera faite par le préfet de l'Aude au préfet de l'Hérault, que les travaux exécutés et les approvisionnements des matériaux de la voie sur la section qui fait l'objet de la présente convention représentent la moitié de la dépense prévue;

Quatre dixièmes après l'achèvement complet des travaux;

Un dixième après la mise en exploitation de la ligne. Le département de l'Hérault fera toute diligence pour se procurer les terrains nécessaires à la gare des marchandises, mais ne pourra, en aucun cas, être recherché pour retard dans leur livraison.

Art. 4. — Le département de l'Aude fournira le matériel roulant. Il se charge, à ses frais, risques et périls, moyennant le forfait ci-dessus, de la construction et de l'exploitation du prolongement défini à l'article 1er dans les mêmes conditions que le surplus de la ligne d'Olonzac à Lézignan, déjà concédée par le décret d'utilité publique du 25 mars 1898.

Art. 5. — La présente convention sera nulle et non avenue et sans indemnité pour aucune des parties si la déclaration d'utilité publique n'est pas prononcée.

Fait en double expédition :

A Montpellier, le 21 juin 1900

A Carcassonne, le 23 juillet 1900.

CONVENTION

Entre :

M. Raoul Regnault, chevalier de Légion d'honneur, préfet du département de l'Aude, agissant au nom du département, en vertu de l'autorisation du conseil général en date du 26 août 1898.

Et M. le baron Hély d'Oissel, président du conseil d'administration de la compagnie des tramways à vapeur du département de l'Aude, rétrocessionnaire du réseau de tramways de l'Aude, en vertu de la convention du 24 mars 1898, agissant en cette qualité et dûment autorisé.

Il a été expliqué ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de l'Aude rétrocède, au nom du département, à la compagnie des tramways à vapeur de l'Aude, qui accepte, l'établissement et l'exploitation du prolongement jusqu'à Olonzac, dans le département de l'Hérault, de la ligne de tramway dite d'Olonzac à Lézignan déjà concédée dans l'Aude par la convention du 24 mars 1898. Cette

convention s'appliquera audit prolongement dans toutes ses clauses sous les réserves ou modifications ci-après.

Art. 2. — Cette rétrocession n'aura d'effet qu'en vertu d'un décret à intervenir qui l'approuvera en même temps que la concession faite de ce prolongement par le département de l'Hérault au département de l'Aude, en vertu de la convention interdépartementale des 21 juin-23 juillet 1900, faute de quoi ladite rétrocession sera nulle et non avenue et sans indemnité pour aucune des parties contractantes

Art. 3. — La compagnie rétrocessionnaire exécutera ce prolongement pour la somme forfaitaire de 64.000 francs, matériel roulant non compris, qui lui sera délivrée aux époques fixées dans la convention interdépartementale visée à l'article précédent, dont elle déclare avoir parfaite connaissance.

Les travaux seront commencés dans un délai de trois mois et terminés dans un délai de deux ans à partir de la livraison par le département de l'Hérault des terrains nécessaires à l'établissement de la gare des marchandises d'Olonzac, étant entendu que la superficie de ces terrains ne dépassera pas 2.200 mètres carrés.

Art. 4. — Les travaux seront exécutés conformément aux projets d'exécution qui seront approuvés par le préfet de l'Aude et d'après les dispositions générales prévues au projet déposé par le rétrocessionnaire, à la date du 5 août 1898.

Art. 5. — Le matériel roulant sera fourni par la compagnie rétrocessionnaire. Il sera englobé dans le matériel roulant de l'entier réseau que le département de l'Aude lui a déjà concédé, sans qu'il soit fait un compte spécial au prolongement ni qu'il en résulte une augmentation dans le maximum forfaitaire de premier établissement fixé à l'article 4 du décret de concession du 25 mars 1898.

Art. 6. — Pour le règlement des dépenses de premier établissement du réseau concédé, la partie de la ligne d'Olonzac à Lézignan comprise dans le département de l'Hérault n'entrera pas en compte.

Art. 7. — Pour le règlement des comptes d'exploitation, la ligne d'Olonzac à Lézignan sera portée pour la longueur entière et sera régie par toutes les clauses et conditions de la convention du 24 mars 1898.

Fait quadruple, à Carcassonne, le 30 juillet 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1er

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par moteur mécanique.

Art. 2. — La ligne partira de la limite des départements de l'Aude et de l'Hérault et empruntera la voie publique ci-après désignée :

Chemin de grande communication n° 8.

Elle aboutira à la place d'Olonzac.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS

Art. 23 à 32. — Comme au type.

Art. 32. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 3,500 habitants, soit un centre de population de 3,500 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du tramway.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 33 et 34. — Comme au type.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35. — Comme au type.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyagent isolément pour cause de service, renvoyés en congé limité, en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne sont assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié du tarif réellement appliqué sur le réseau.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er février, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 40 fr. par kilomètre de voie concédée.

Art. 38 et 39. — Comme au type.

Fait en double expédition.

A Montpellier, le 21 juin 1900.

A Carcassonne, le 23 juillet 1900.

(N° 5)

[17 octobre 1900].

Décret substituant à MM. Laborie frères la « compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Andelot à Levier » comme concessionnaire de la partie du chemin de fer d'intérêt local d'Andelot à Levier située dans le département du Doubs, et comme rétrocessionnaire de la partie située dans le département du Jura.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Laborie frères de la compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Andelot à Levier, comme concessionnaire de la partie du chemin de fer d'intérêt local d'Andelot à Levier, située dans le département du Doubs et comme rétrocessionnaire de la partie située dans le département du Jura de ladite ligne déclarée d'utilité publique par la loi ci-dessus visée du 15 avril 1898.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie du chemin de fer d'intérêt local d'Andelot à Levier, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction ou l'exploitation de la ligne mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 6)

[17 octobre 1900].

Décret autorisant la chambre de commerce de la Rochelle à administrer le gril de carénage construit par l'Etat dans le port de cette ville (cahier des charges y annexé).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de la Rochelle est autorisée à administrer dans le port de la Rochelle (ville), aux conditions déterminées par le cahier des charges annexé au présent décret, le gril de carénage construit par l'Etat, au fond et à l'est du port d'échouage, et les ouvrages accessoires qui en dépendent.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'administration de cet outillage formeront des comptes et budgets spéciaux.

Ces comptes et ces budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce, à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec l'approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ces comptes et ces budgets seront définitivement approuvés par le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, conformément à l'article 26 de la loi du 9 avril 1898, relative aux chambres de commerce, après avis du ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics et le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois.*

Administration du gril de carénage par la chambre de commerce de la Rochelle.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

OBJET DE L'AUTORISATION

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de la Rochelle est autorisée à administrer dans le port de la Rochelle (ville) aux conditions déterminées par le présent cahier des charges comprend le gril de carénage construit par l'Etat au fond et à l'est du port d'échouage et les ouvrages accessoires, tels que bornes d'amarrage, défenses, échelles, etc., qui en dépendent. Ce gril se compose de tins reposant sur une plateforme en maçonnerie limitée par un mur vertical sur tout son pourtour.

Aussitôt après la notification du décret d'autorisation, il sera dressé, contradictoirement entre l'ingénieur du port et un représentant de la chambre de commerce, un état descriptif des ouvrages et du matériel remis au permissionnaire.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage du gril est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port dont l'administration est seule juge.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels moyens de radoub qu'elle jugera convenables, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN

Art. 3. — Le permissionnaire est tenu de soumettre au ministre des travaux publics les projets de modification des ouvrages anciens ou d'addition de nouveaux ouvrages qu'il jugera utiles.

Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire.

Le ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaires pour assurer la commodité et la sécurité de l'exploitation du gril ainsi que la conservation des ouvrages du port.

Art. 4. — Le permissionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés, et avec les modifications prescrites par le ministre des travaux publics.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Art. 5 — Le gril et tous les ouvrages accessoires qui en dépendent doivent être constamment entretenus en bon état par les soins du permissionnaire, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il

(N° 6)

[17 octobre 1900].

Décret autorisant la chambre de commerce de la Rochelle à administrer le gril de carénage construit par l'Etat dans le port de cette ville (cahier des charges y annexé).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de la Rochelle est autorisée à administrer dans le port de la Rochelle (ville), aux conditions déterminées par le cahier des charges annexé au présent décret, le gril de carénage construit par l'Etat, au fond et à l'est du port d'échouage, et les ouvrages accessoires qui en dépendent.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'administration de cet outillage formeront des comptes et budgets spéciaux.

Ces comptes et ces budgets comprendront, en outre, toutes les recettes et dépenses faites par la chambre de commerce, à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec l'approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ces comptes et ces budgets seront définitivement approuvés par le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, conformément à l'article 26 de la loi du 9 avril 1898, relative aux chambres de commerce, après avis du ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics et le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

Administration du gril de carénage par la chambre de commerce de la Rochelle.

CAHIER DES CHARGES

TITRE I[er]

OBJET DE L'AUTORISATION

Art. 1[er]. — L'outillage que la chambre de commerce de la Rochelle est autorisée à administrer dans le port de la Rochelle (ville) aux conditions déterminées par le présent cahier des charges comprend le gril de carénage construit par l'Etat au fond et à l'est du port d'échouage et les ouvrages accessoires, tels que bornes d'amarrage, défenses, échelles, etc., qui en dépendent. Ce gril se compose de tins reposant sur une plateforme en maçonnerie limitée par un mur vertical sur tout son pourtour.

Aussitôt après la notification du décret d'autorisation, il sera dressé, contradictoirement entre l'ingénieur du port et un représentant de la chambre de commerce, un état descriptif des ouvrages et du matériel remis au permissionnaire.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire.

L'usage du gril est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port dont l'administration est seule juge.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels moyens de radoub qu'elle jugera convenables, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

TITRE II

EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN

Art. 3. — Le permissionnaire est tenu de soumettre au ministre des travaux publics les projets de modification des ouvrages anciens ou d'addition de nouveaux ouvrages qu'il jugera utiles.

Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire.

Le ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaires pour assurer la commodité et la sécurité de l'exploitation du gril ainsi que la conservation des ouvrages du port.

Art. 4. — Le permissionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés, et avec les modifications prescrites par le ministre des travaux publics.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Art. 5 — Le gril et tous les ouvrages accessoires qui en dépendent doivent être constamment entretenus en bon état par les soins du permissionnaire, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le permissionnaire, il

y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet. Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par le permissionnaire au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

Art. 6. — Le permissionnaire est responsable, vis-à-vis des tiers, de la réparation des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien des constructions et engins.

Art. 7. — Tous les frais de modification et d'entretien sont à la charge du permissionnaire.

Sont également à sa charge les frais de premier établissement des ouvrages nouveaux ou de modification des ouvrages anciens ainsi que les frais de changements qu'il peut être autorisé par le ministre des travaux publics à apporter aux ouvrages du port, aux becs de gaz, canons d'amarrage, etc.

Art. 8. — Le permissionnaire a à sa charge, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'exécution, de l'entretien ou du fonctionnement des ouvrages autorisés.

Art. 9. — Le permissionnaire est tenu de se conformer à tous les règlements de voirie existants ou à intervenir.

Art. 10. — Le permissionnaire ne peut élever contre l'administration aucune réclamation en raison de l'état des chaussées et terre-pleins des quais ou de l'état du port en général, ou de l'influence que cet état exercerait sur l'entretien et le fonctionnement de ses ouvrages, ni en raison du trouble ou des interruptions de service qui résulteraient pour l'exploitation du gril, soit de mesures temporaires d'ordre et de police prises par le service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public tant par l'administration que par les particuliers régulièrement autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 11. — Les travaux de modification et d'entretien sont exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

Lorsqu'un travail pour l'amélioration des ouvrages concédés aura été autorisé par le ministre des travaux publics, il fera, après son achèvement, l'objet d'un procès-verbal de récolement dressé par les ingénieurs, sur la demande du permissionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, en autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

TITRE III

ADMINISTRATION

Art. 12. — L'autorisation ne confère au permissionnaire aucun droit d'intervention dans la police de grande voirie, dans celle de la circulation ou de l'usage des quais.

Art. 13. — Le gril de carénage est mis à la disposition des navires suivant l'ordre de priorité de placement fixé par le règlement de police qui lui est applicable en suivant leur rang d'inscription sur un registre à souche tenu par le permissionnaire.

Ce registre sera communiqué sans déplacement à toutes les personnes intéressées à en prendre connaissance.

Si un bâtiment inscrit ne vient pas, par sa faute, se placer sur le gril à son tour, il perdra son rang d'inscription pour le prendre à nouveau à la fin de la liste ; il payera en outre la même rétribution que s'il était venu, mais seulement pour une journée.

Si le manquement est le résultat d'un cas de force majeure constaté par les officiers du port, aucune indemnité ne sera due, mais la place non prise pourra être donnée au premier bâtiment inscrit sur la liste après le manquant, ou, à son défaut, au premier des navires qui se trouvera prêt à s'y rendre.

Toutes les embarcations appartenant à l'Etat, de quelque nature qu'elles soient, pourront être placées sur le gril sans avoir à prendre rang d'inscription. Les officiers du port pourront, s'ils le jugent nécessaire, donner immédiatement place sur le gril, même occupé, pour des réparations urgentes, à tout navire entré au port dans des conditions d'avaries telles qu'elles ne lui permettraient pas d'attendre son tour.

Art. 14. — Il ne peut être fait usage du gril que sous la surveillance d'un agent du permissionnaire, dont le salaire est compris dans la taxe de location.

Art. 15. — Le permissionnaire est soumis aux règlements du port. Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le permissionnaire entendu, pour réglementer, dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'Etat, le fonctionnement du gril.

Art. 16. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du permissionnaire et des personnes qui font usage du gril, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, le permissionnaire entendu.

Art. 17. — Les agents et gardiens que le permissionnaire emploie pour la surveillance et la garde des ouvrages autorisés peuvent être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont dans ce cas assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Art. 18. — Le permissionnaire peut, avec le consentement du ministre des travaux publics, confier à des entrepreneurs agréés par lui, l'exploitation du gril de carénage et la perception des taxes fixées par le tarif ; mais, dans ce cas, il demeure personnellement responsable, tant envers l'administration qu'envers les tiers, de l'accomplissement de toutes les obligations que lui impose le présent cahier des charges.

Art. 19. — L'exploitation du gril est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

TITRE IV

TARIFS

Art. 20. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement

lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage du gril, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après :

Art. 21. — § 1er. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la notification du décret d'autorisation auquel le présent cahier des charges est annexé sont les suivantes :

Navires vides ou au lest : 10 centimes par journée de séjour et par tonneau de jauge.

Navires chargés : 15 centimes par journée de séjour et par tonneau de jauge.

La journée de séjour comprend deux basses mers.

Le jour de placement et celui du retrait comptent ensemble pour une seule journée.

La demi-journée de séjour utile est due comme journée entière.

§ 2. — Les navires qui ont en lest quelconque la moitié de leur tonnage sont considérés comme chargés. Les bateaux de pêche sont toujours considérés comme étant au lest.

§ 3. — Les taxes seront payées d'après le tonnage légal du navire, inscrit sur son acte de nationalité, sans déduction, pour les navires à vapeur, des espaces occupés par les machines, les chaudières et les soutes à charbon.

Dans le cas où le navire n'aurait pas d'acte de nationalité, le tonnage sera évalué d'après les règles en usage en France, les frais de jaugeage étant d'ailleurs à la charge des armateurs, consignataires ou capitaines.

§ 4. — Il est établi, pour subvenir au gardiennage, une taxe de 1 fr. par jour pour les navires de 100 tonneaux et au-dessous ; de 2 fr. pour les navires au-dessus de 100 tonneaux et jusqu'à 200 tonneaux ; de 3 fr. pour les navires de plus de 200 tonneaux.

§ 5. — Toutes les embarcations appartenant à l'Etat, de quelque nature qu'elles soient, sont affranchies de toute redevance.

Art. 22. — Les taxes ne comprennent aucune assurance contre les incendies ou contre les avaries et aucune garantie contre le vol.

Les risques de perte, d'incendie ou d'avarie, lorsque ces accidents ne seront pas causés par les agents du permissionnaire, restent à la charge des intéressés, sous réserve de l'application de l'article 8 du présent cahier des charges.

Art. 23. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans distinction de pavillon, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Il peut, en outre, être établi des abonnements à prix réduits en faveur des lignes régulières de navigation jouissant d'une place à quai spéciale en vertu d'arrêtés préfectoraux intervenus et à intervenir. Le tarif de ces abonnements doit être soumis à l'homologation du ministre des travaux publics. Toute réduction de taxe ou tout avantage consenti par abonnement en faveur d'une ligne régulière doit être accordé de droit à toute autre ligne régulière qui se soumet aux mêmes conditions.

Art. 24. — Le permissionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par les tarifs maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification des tarifs est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics.

Art. 25. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible du gril, et aux endroits qui sont indiqués par le capitaine de port.

Le permissionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplace toutes les fois qu'il y a lieu.

L'état des perceptions est constaté par un registre à souche, avec indication détaillée, sur la souche comme sur le reçu détaché, de toutes les perceptions opérées.

Ce registre doit être représenté à toute réquisition aux ingénieurs du port qui en contrôlent la tenue.

Le permissionnaire sera tenu d'adresser aux ingénieurs du port, tous les trois mois, en double expédition, un relevé de ses opérations pendant le trimestre écoulé. Ce relevé comprendra les noms, espèce, nationalité et tonnage des navires, le nombre de jours d'occupation du gril et les sommes perçues par le permissionnaire.

TITRE V

REVISION DES TARIFS ET AFFECTATION DES RECETTES

Art. 26. — L'ensemble des comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 2 du décret auquel est annexé le présent cahier des charges ne doit être, pour la chambre de commerce, l'objet d'aucun bénéfice et d'aucune perte.

Art. 27. — Afin d'assurer et de maintenir la compensation entre les recettes et les dépenses, les tarifs maxima spécifiés à l'article 21 peuvent être revisés, soit d'office, soit sur la demande du permissionnaire.

Cette revision peut être appliquée à tout tarif maximum qui a été en vigueur pendant cinq années consécutives au moins.

Toutefois et par exception, il suffit d'une année entière, durant la première période quinquennale à partir du décret d'autorisation.

Toute revision consistant en un abaissement des tarifs maxima accepté par le permissionnaire est approuvée par le ministre des travaux publics après avis du ministre du commerce et de l'industrie.

Toute revision comportant des abaissements qui ne seraient pas consentis par le permissionnaire est ordonnée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Toute revision comportant des relèvements est effectuée en la forme suivie pour la présente autorisation.

La revision des tarifs maxima entraîne de plein droit l'annulation des taxes abaissées qui auraient été mises en vigueur en vertu de l'article 24.

Les taxes inférieures aux nouveaux maxima, qui auraient été antérieurement établies, ne continuent en conséquence à être perçues que si elles ont été de nouveau l'objet de propositions du permissionnaire et de l'homologation ministérielle.

Art. 28. — Le produit des taxes est exclusivement employé par ordre de priorité :

1° A solder les dépenses relatives à l'administration et à l'entretien des ouvrages ;

2° A solder les dépenses relatives au remplacement, après usure, des ouvrages dont le permissionnaire a l'entretien ;

3° A concourir à l'amortissement des emprunts que la chambre de commerce pourrait être amenée à contracter ;

4° A constituer un fonds de réserve suffisant pour mettre le permissionnaire en mesure de satisfaire à ses obligations, de supporter les responsabilités qui lui incombent et de perfectionner l'outillage.

Ce fonds de réserve cesse de s'accroître lorsqu'il a atteint un chiffre maximum fixé par les ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie. La totalité des recettes disponibles après le prélèvement des sommes nécessaires pour payer les dépenses prévues aux paragraphes 1 et 2 est alors affectée à l'amortissement du capital engagé.

Lorsque cet amortissement sera complet, si le fonds de réserve présente une importance suffisante, il devra être procédé à la revision des tarifs conformément aux dispositions de l'article précédent.

Le permissionnaire ne peut employer le fonds de réserve qu'aux besoins des entreprises figurant aux comptes et budgets spéciaux mentionnés à l'article 26. Il doit, pour en disposer, obtenir dans chaque cas l'assentiment préalable des ministres des travaux publics et du commerce et de l'industrie, excepté dans le cas où le fonds de réserve serait employé à solder des indemnités au payement desquelles le permissionnaire aurait été condamné par justice à raison de faits relatifs à son administration.

Art. 29. — Afin d'assurer l'exécution des prescriptions des articles 26, 27 et 28 ci-dessus, et de l'article 2 du décret d'autorisation, la chambre de commerce doit communiquer aux ingénieurs du port, dans les six premiers mois de chaque année, le projet du budget spécial de l'année suivante et le compte spécial des recettes et dépenses d'établissement et d'exploitation de l'année précédente.

Art. 30. — En cas de retrait de l'autorisation ou de suppression d'ouvrages ordonnée en exécution de l'article 36 ci-après, il sera pourvu, par décret délibéré en conseil d'Etat, aux moyens de faire face aux charges des emprunts qui auraient pu être contractés par le permissionnaire.

Art. 31. — En dehors des tarifs fixés au tarif IV, le ministre des travaux publics, sur la proposition du permissionnaire, arrête annuellement les taxes relatives aux services accessoires, non prévus au présent cahier des charges, dont le permissionnaire viendrait à se charger dans l'intérêt de la bonne exploitation du port.

TITRE VI

DURÉE ET RETRAIT DE L'AUTORISATION, SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS

Art. 32. — L'autorisation est accordée pour cinquante ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 33. — Faute par le permissionnaire de remplir les obligations qui

lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de l'autorisation.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en conseil d'Etat sur le rapport du ministre des travaux publics, le permissionnaire entendu.

Art. 34. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de l'autorisation, ou à l'expiration de l'autorisation, par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouvera subrogé à tous les droits du permissionnaire. Il entrera immédiatement en possession de tous les appareils et de leurs accessoires, ainsi que de tous les ouvrages mobiliers ou immobiliers établis sur le domaine public ou sur le domaine de l'Etat et de toutes les dépendances immobilières. Le permissionnaire sera tenu de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires au fonctionnement des appareils, l'Etat sera tenu, si le permissionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'Etat le requiert, le permissionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Art. 35. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services confiés au permissionnaire, le ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques du permissionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de l'autorisation ou jusqu'à ce que le permissionnaire se soit remis en mesure de continuer ses opérations.

Art. 36. — Dans le cas où, à une époque quelconque, il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de supprimer, soit momentanément, soit définitivement, une partie ou la totalité de ses installations, le permissionnaire devra, à la première réquisition de l'administration supérieure, évacuer les lieux et les remettre dans leur état primitif.

Faute par lui de se conformer à cette obligation dans un délai de trois mois à dater de la réquisition, il sera procédé d'office et à ses frais à l'exécution des travaux nécessaires.

Cette suppression ne donnera lieu à aucune indemnité. Elle ne pourra être prononcée que dans les formes suivies pour la présente autorisation, à moins qu'elle ne résulte d'un projet d'amélioration du port, déclaré d'utilité publique par un décret ou par une loi.

TITRE VII

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — La chambre de commerce aura un bureau situé à proximité des quais et dans lequel se tiendra un agent qui aura qualité pour recevoir en son nom toutes les notifications administratives.

Art. 38. — Le permissionnaire payera à l'Etat une redevance annuelle de 1 fr., qui sera versée d'avance au 1er janvier de chaque année entre les mains du receveur des domaines à la Rochelle.

Cette redevance sera exigible à partir du 1er janvier qui suivra la date du décret d'autorisation.

Elle pourra être revisée tous les cinq ans.

Art. 39. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les

pièces relatives à la présente autorisation restent à la charge du permissionnaire.

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour.

Paris, le 17 octobre 1900.

Le ministre des travaux publics :
PIERRE BAUDIN.

(N° 7)

[6 novembre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre la gare et le bourg de Vaugneray (Rhône).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu.

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs entre la gare de Vaugneray (chemin de fer d'intérêt local de Lyon-Saint-Just à Vaugneray et à Mornant) et le bourg de Vaugneray.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 11 octobre 1900, entre le préfet du Rhône, au nom du département, et la compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er et des chemins de fer d'intérêt local ou tramways qui lui ont été antérieurement concédés, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION

Entre le préfet du Rhône, officier de la Légion d'honneur et de l'instruction publique, agissant en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871;

2° De la loi du 11 juin 1880;

3° Des délibérations du conseil général du Rhône, en date des 23 avril 1898, 23 avril et 29 août 1900;

4° Des délibérations de la commission départementale du Rhône, en date des 23 juillet 1898 et 11 février 1899, qui a reçu délégation à cet effet.

D'une part;

Et M. Détroyat, vice-président du conseil d'administration, agissant au nom de la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais, en vertu de la délibération du conseil d'administration, en date du 17 décembre 1898, dont un extrait est annexé aux présentes.

D'autre part;

Il a été convenu et expliqué ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département du Rhône, au nom du département, concède, sous réserve de la déclaration d'utilité publique, à la compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à traction mécanique et à voie de 1 mètre, partant de la gare de Vaugneray (compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais) pour aboutir au bourg de Vaugneray sur la place publique.

Art. 2. — La compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais s'engage à exécuter la ligne faisant l'objet de la présente convention, à ses risques et périls, sans subvention ni garantie d'intérêt de la part du département et en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Toutefois, la commune de Vaugneray prendra à sa charge les frais d'élargissement de la traverse.

La compagnie recevra le montant des souscriptions particulières qu'elle sera chargée de recouvrer.

Art. 3. — Dans ce cahier des charges, il est dérogé au type annexé au décret du 6 août 1881, modifié par le décret du 13 février 1900, pour les articles suivants : 6, 7, 8, 11, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 et 34.

Art. 4. — Le directeur et tout le personnel employé à l'exploitation du tramway seront de nationalité française.

Tout le matériel fixe et roulant sera de fabrication française, sauf dérogation autorisée par le préfet.

Art. 5. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expédition et autres auxquels pourra donner lieu la présente convention seront supportés par la compagnie concessionnaire.

Fait en double exemplaire, à Lyon, le 11 octobre 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE I[er]

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1[er]. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs seulement.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques.

Art. 2. — La ligne aura son point de départ à la gare de Vaugneray de la ligne de Lyon-Saint-Just à Vaugneray et empruntera la voie publique ci-après désignée : chemin d'intérêt commun n° 17.

Art. 3 à 6. — Comme au type (*).

Art 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage ou un empierrement de 20 centimètres d'épaisseur qui règnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir, à ses frais, ce pavage ou cet empierrement

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^m,60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins $1^m,40$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises), et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieur de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie, soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292, — ou *Journal officiel* du 13 novembre 1900.

sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Art. 7. — (Supprimé.)

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue d'un trottoir, $1^m,10$. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites ;

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires $2^m,60$;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Toutefois, au point où la largeur actuelle suffit pour réserver à la chaussée les largeurs minima réglementaires (*b*), en laissant pour chacun des trottoirs une largeur de 60 centimètres au moins, les rescindements pourront être différés jusqu'à ce qu'il soit procédé à l'élargissement par voie d'alignement.

Art. 9 et 10. — Comme au type.

Art. 11. — Les voitures ne s'arrêteront que sur des points déterminés.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Gare de Vaugneray ;

Lieu dit « Couvent vieux ; »

Place publique du bourg de Vaugneray.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Entretien

Art. 12 à 23. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS

Art. 28. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations. Il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés, qui sont des

prix fermes comprenant tous les impôts et sont applicables quelle que soit la distance parcourue.

TARIF	PRIX		
	de Péage	de Transport	TOTAUX
Section unique 1re classe	0,13	0,07	0,20
Section unique 2me classe	0,065	0,035	0,10

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Les voyageurs auront la liberté de conserver les paquets et colis peu encombrants susceptibles d'être tenus sur les genoux et dont le poids n'excédera pas 3 kilogrammes.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Art. 24. — (Supprimé.)

Art. 25. — (Supprimé.)

Art. 26. — (Supprimé.)

Art. 27. — (Supprimé.)

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec

soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30. — (Supprimé.)

Art. 31. — (Supprimé.)

Art. 32. — (Supprimé.)

Art. 33. — Comme au type.

Art. 34. — (Supprimé.)

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35 à 41. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Fait en double exemplaire à Lyon, le 11 octobre 1900.

(N° 8)

[6 novembre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways entre la place du Ralliement et l'église Saint-Jacques à Angers (Maine-et-Loire).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville d'Angers, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé d'une ligne de tramway à traction électrique entre la place du Ralliement et l'église Saint-Jacques, à Angers.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville d'Angers est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les disposi-

tions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé du 8 juillet 1895, modifié conformément aux avenants des 22 février 1897 et 8 octobre 1900.

Art. 3. — Est approuvé l'avenant à la convention du 29 avril 1895, passé le 8 octobre 1900 entre le maire d'Angers, au nom de la ville, et la compagnie des tramways électriques d'Angers pour la rétrocession de la ligne de tramway dont il s'agit.

Ledit avenant et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways électriques d'Angers, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

QUATRIÈME AVENANT

A LA CONVENTION DU 29 AVRIL 1895 RELATIVE A LA CONCESSION DU RÉSEAU SUBURBAIN

Entre les soussignés :

M. Ch. Bouhier, maire de la ville d'Angers, agissant au nom des habitants de ladite ville, et spécialement autorisé par le conseil municipal suivant les délibérations des 25 novembre 1898, 12 août 1899 et 6 octobre 1900.

D'une part,

Et M. J. Brac de la Perrière, administrateur délégué de la compagnie des tramways électriques d'Angers, société anonyme dont le siège est à Lyon, 26, rue de la République, agissant en cette qualité et en vertu des pouvoirs qu'il tient des articles 26 et 31 des statuts de ladite société,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

La ville d'Angers est actuellement en instance pour obtenir la concession d'une ligne de tramways qui doit avoir son origine place du Ralliement, suivre les rues Chaussée Saint-Pierre, Chaperonnière, Toussaint, le boulevard du Château, le pont de la Basse-Chaîne, le boulevard de Nantes, la rue du Faubourg- Saint-Jacques, avec terminus en face l'église Saint-Jacques.

La ville d'Angers s'engage, dans le cas où la concession de cette ligne lui serait accordée, à la rétrocéder à la compagnie des tramways électriques d'Angers.

Ladite ligne, ainsi que les lignes et extensions déjà concédées par dé-

crets du 8 juillet 1895, du 13 mars 1897 et du 19 octobre 1898 forment un ensemble régi par les conventions et cahiers des charges annexés auxdits décrets, ainsi que par les clauses et conditions ci-après :

CONVENTION

Art. 1er. — La nouvelle ligne prendra la dénomination de ligne V, de la place du Ralliement au faubourg Saint-Jacques.

Sera supprimée la ligne V, de la place du Ralliement à la rue Pascal, concédée par décret en date du 13 mars 1897.

Art. 2. — La ville d'Angers s'engage à effectuer à ses frais des rescindements prévus par le projet pour donner aux voies publiques empruntées la largeur exigée par le cahier des charges de la concession. Elle s'engage aussi à fournir à pied d'œuvre les pavés neufs destinés aux zones comprises dans les voies publiques où il serait jugé nécessaire de substituer un pavage neuf au pavage actuel, la compagnie demeurant chargée de la fourniture du sable et de la main-d'œuvre du pavage.

Dans ce cas, les vieux pavés retirés des voies resteront la propriété de la ville. Néanmoins, celle-ci livrera à la compagnie des tramways les vieux pavés nécessaires à la transformation en chaussée pavée de la chaussée empierrée empruntée sur le boulevard du Château, les frais de retaille, de fourniture de sable et de main-d'œuvre, restant à la charge de la compagnie.

CAHIER DES CHARGES

Art. 1er. — La ligne V sera rattachée au réseau urbain et soumise, en conséquence, au régime prévu par le cahier des charges annexé au décret du 13 mars 1897 et aux modifications qui lui ont été apportées par les conventions postérieures,

Art. 14. — L'article 14 du cahier des charges précité sera complété par les dispositions ci-après :

« Toutefois, sur la ligne II de la gare Saint-Laud à la gare Saint-Serge par les boulevards, faisant partie de la concession du 13 mars 1897, le nombre minimum des voyages qui devront être faits chaque jour et dans chaque sens, est ramené à vingt-cinq pour toute l'année. »

Art. 23. — La première partie de l'article 23 du cahier des charges du réseau suburbain, est remplacée par la disposition suivante :

« Art. 23. — Tarif des droits à percevoir. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés, dans lesquels le péage entre pour deux tiers et le transport pour un tiers et qui comprennent tous les impôts.

« 1° Voyageurs. — La ligne d'Erigné aura son origine à la place du Ralliement et sera divisée en quatre sections, savoir :

« 1re section : de l'origine à la rue Pascal ;

« 2e section : de la rue Pascal au chemin des Fauconneries ;

« 3e section : du chemin des Fauconneries à la mairie des Ponts-de-Cé ;

« 4e section : de la mairie des Ponts-de-Cé à l'extrémité.

« La ligne de Trélazé aura son origine à la place du Ralliement et sera divisée en quatre sections, savoir :

« 1re section : de l'origine à la place de la Madeleine ;

« 2e section : de la place de la Madeleine au chemin des Eclateries ;

« 3e section : du chemin des Eclateries à la place de la Pyramide ;

« 4e section : de la place de la Pyramide au terminus.

« Le prix de transport sur chaque section sera uniformément de 10 centimes tant à l'aller qu'au retour. Mais, si plusieurs sections sont empruntées successivement, le prix de chacune des sections, sauf de la première, sera abaissé à 5 centimes.

« Toute section entamée sera comptée comme une section entière au point de vue de la perception des tarifs.

« Le tarif sera le même pour les voyageurs assis ou debout. Les enfants au-dessous de trois ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement : de trois à sept ans, ils payeront demi-place et auront droit à une place distincte.

« Des tickets de correspondance pour les lignes urbaines seront délivrés sur la première section de chacune des lignes suburbaines, moyennant le prix de 5 centimes, et réciproquement.

« Le concessionnaire pourra être autorisé à délivrer des cartes d'abonnement dont les prix seront déterminés par le préfet, sur ses propositions.

« Le prix des places dans les trains ouvriers sera la moitié du plein tarif ; cette réduction s'appliquera aux voyageurs seulement et non aux bagages et messageries.

« Il sera perçu pour les chiens voyageant avec leurs maîtres un prix égal à la moitié du plein tarif. »

Le 2e alinéa de la 2e partie du même article intitulé : « Bagages et messageries », est complété ainsi qu'il suit :

Art. 26. — L'article 26 du cahier des charges du réseau suburbain est supprimé.

« Il ne sera pas tenu, non plus, de transporter les colis pesant isolément plus de 100 kilogrammes. »

Art. 34. — L'article 34 du cahier des charges du réseau suburbain est supprimé.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année, du 1er au 15 janvier, afin de pourvoir aux frais de contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 75 fr. par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu dans les quinze jours qui suivront la déclaration d'utilité publique.

Fait double à Angers, le 8 octobre 1900.

(N° 9)

[6 novembre 1900]

Décret modifiant l'article 23 du cahier des charges annexé au décret du 20 avril 1899, relatif à la déclaration d'utilité publique d'un réseau de tramways dans la ville de Poitiers.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 23 du cahier de charges annexé au décret ci-dessus visé du 20 avril 1899 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 23.*— Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Parcours		Par voyageur — Classe unique
Ligne A.	— Entre la gare d'Orléans et l'Hôtel de Ville.	0f,10
Ligne B.	Entre l'Hôtel de Ville et l'institution des sourds-muets	0,10
	Entre l'Hôtel de Ville et un point situé au delà de l'institution des sourds-muets jusqu'au terminus, au lieu dit : les Trois-Bourdons	0,05
Correspondance avec une autre ligne		0,05

Au-dessous de trois ans, les enfants tenus sur les genoux seront transportés gratuitement. Il en sera de même des paquets peu volumineux,

susceptibles d'être portés sur les genoux, sans gêne pour les voisins, et dont le poids n'excédera pas 10 kilogrammes.

« Le prix de transport des voyageurs après les heures réglementaires, par train facultatif, sera le prix ordinaire des places, augmenté de 5 centimes par place, le prix de la correspondance restant le même.

« Tout ouvrier utilisant les trains dits « ouvriers » et allant d'un point à un autre du réseau ne payera que 10 centimes ; les sous-officiers ou soldats en uniforme utilisant le tramway et allant d'un point à un autre du réseau ne payeront que 10 centimes.

« Dans l'exercice de leurs fonctions, les facteurs des postes et télégraphes, les agents du service municipal, ainsi que les agents de police munis de cartes qu'ils auront à présenter sur demande, seront transportés gratuitement.

« Toutefois le nombre de ces agents ne pourra excéder trois par voiture, sauf dans des circonstances exceptionnelles.

« Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat. »

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 10)

[22 novembre 1900]

Décret approuvant un avenant au cahier des charges annexé au décret du 10 janvier 1896 relatif à l'établissement d'une ligne de tramway entre Saint-Béron et Saint-Genix-d'Aoste (Savoie).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé l'avenant au cahier des charges annexé au décret susvisé du 10 janvier 1896, passé, le 23 avril 1900, entre le préfet de la Savoie et la société anonyme du tramway du Pont-de-Beauvoisin, et ayant pour objet de modifier l'article 11 dudit cahier des charges.

Cet avenant restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

AVENANT

AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ AU DÉCRET DU 10 JANVIER 1896

L'an 1900 et le 23 avril,

Entre les soussignés :

A. du Grosriez, préfet de la Savoie, agissant au nom et pour le compte du département de la Savoie, en vertu :

1° De la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways;

2° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 11 juin 1880;

3° Des délibérations du conseil général de la Savoie, en date des 12 avril 1899 et 22 août 1899, et de la commission départementale, en date du 20 février 1900.

Et :

Soulier (Camille), demeurant à Lyon, 35 rue de la République, président du Conseil d'Administration de la société anonyme du tramway du Pont-de-Beauvoisin,

Agissant au nom et pour le compte de cette société, en vertu de la délégation spéciale qui lui a été donnée à cet effet par le Conseil d'Administration, dans sa séance du 9 février 1900;

Il a été convenu que l'article 11 du cahier des charges annexé à la convention du 14 novembre 1895 serait modifié et remplacé par la rédaction suivante :

Art. 11. — Les trains normaux ne devront pas s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs, avec ou sans bagages autres que les paquets à la main, que dans les haltes, stations et arrêts facultatifs désignés à cet effet.

Ils ne prendront et laisseront des marchandises et des messageries que dans les gares et stations également designées à cet effet.

Le nombre, l'emplacement et la classification des gares, stations, haltes et arrêts facultatifs seront désormais ainsi fixés :

1° A Saint-Béron, au Pont-de-Beauvoisin (place Carouge) et à Saint-Genix, des gares pour le service des voyageurs, des marchandises P. V. et des messageries;

2° Aux Bonnes, au Bonnard, à la Croix-Chaffard, à Belmont et à la Croix-de-Palet, des haltes ouvertes aux voyageurs avec bagages;

3° Au Pont-de-Beauvoisin (place de la Mairie), au pont de Pissevieille, au Pilon et à Bachelin-Tramonet, des haltes ouvertes aux voyageurs sans bagages;

4° Aux Quatre-Chemins, aux Roses et au droit de l'usine Guinet, des arrêts facultatifs.

De convention expresse et par dérogation à l'article 10 du décret du 6 août 1881, il est stipulé que, si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations ou haltes sont reconnues nécessaires par l'autorité concédante, leur emplacement et leur classification seront fixés par le préfet après enquête, le concessionnaire entendu.

Il pourra être établi, sur la proposition du concessionnaire, pour desservir les foires et marchés régionaux, des trains spéciaux qui prendront et laisseront des voyageurs, sans bagages autres que les paquets à la main, en dehors des haltes et des stations. La création de ces trains sera décidée par le préfet après enquête, le concessionnaire entendu.

Le concessionnaire sera tenu, en outre, d'établir à la gare de Saint-Béron, du réseau Paris-Lyon-Méditerranée, des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et pour les marchandises.

(N° 11

[30 Novembre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique le prolongement de la ligne n° 1 des Tramways de Lyon.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er.— Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans la ville de Lyon, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique. destinée au transport des voyageurs et éventuellement des messageries, prolongeant jusqu'au chemin vicinal n° 45 dit « du Vinatier » la ligne n° 1 du réseau de tramways de Lyon (de l'avenue de l'Archevêché à Monplaisir.)

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Lyon est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret susvisé du 27 novembre 1899.

Art 3. — Est approuvée la convention passée, le 15 janvier 1900, entre le maire de Lyon, au nom de la ville, et la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé du 27 novembre 1899.

Ladite convention, ainsi que le plan d'ensemble resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération nouvelle, sans y être préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION

Entre la ville de Lyon, représentée par son maire, agissant en vertu de la loi du 11 juin 1880 et de la délibération du conseil municipal en date du 16 janvier 1900,

D'une part,

Et la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, représentée par M. Cambefort (Jules), président du conseil d'administration, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 17 janvier 1900,

D'autre part,

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Lyon s'engage à demander à l'Etat la concession du prolongement de la ligne n° 1 (Bellecour-Monplaisir) jusqu'au chemin vicinal n° 45 du Vinatier, pour la rétrocéder à la compagnie des omnibus et tramways de Lyon.

Art. 2. — La compagnie des omnibus et tramways de Lyon s'engage à exécuter à ses risques et périls et sans subvention la ligne de tramway dont la concession fait l'objet de la présente convention et à se conformer, pour son exécution et son exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 27 novembre 1899 qui a autorisé la substitution de la traction électrique à la traction animale sur le réseau des tramways de la ville de Lyon rétrocédé à ladite compagnie, sous la réserve des clauses et conditions particulières qui suivent :

A. — Art. 2. — Ligne n° 1 de l'Archevêché à Monplaisir : pont Tilsitt, rue Bellecour, place Bellecour (côté nord), place Leviste, rue de la Barre, pont de la Guillotière, cours Gambetta, place du Pont, grande rue de la Guillotière, grande rue de Monplaisir et route nationale n° 6 jusqu'à son point de rencontre avec le chemin vicinal n° 45 du Vinatier.

B. — Art. 23. — Ligne n° 1 de Bellecour à Monplaisir et au chemin vicinal n° 45 du Vinatier. Prix unique : 1re classe, 20 centimes ; 2e classe, 10 centimes.

Art. 3. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition et tou autres frais auxquels pourrait donner lieu la présente convention sont à la charge de la compagnie rétrocessionnaire.

Fait en double à Lyon, le 15 janvier 1900.

(N° 12)

[30 novembre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction d'un quai à Hennebont (Morbihan).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux de construction d'un quai au port d'Hennebont (Morbihan) et d'approfondissement du Blavet maritime, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé, en date des 26 octobre-2 novembre 1899, et aux avis également susvisés du conseil général des ponts et chaussées.

La dépense de ces travaux est évaluée à 370,000 fr.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal d'Hennebont, au nom de la ville, ainsi qu'il résulte de sa délibération susvisée du 16 août 1898, de contribuer par un subside de 200,000 fr. à la dépense des travaux déclarés d'utilité publique par l'article précédent.

Le montant de ce subside sera versé au Trésor, par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance de chaque versement partiel et l'époque à laquelle il devra être effectué seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, évalué à 170,000 fr., sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois* de la République française.

(N° 13)

[3 Décembre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux d'établissement d'une ligne de tramway entre Marseille-l'Estaque et Sausset.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,
Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Bouches-du-Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des marchandises, entre Marseille-l'Estaque et Sausset, avec embranchement du Val-de-Ricard à Châteauneuf-les-Martigues.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département des Bouches-du-Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 30 octobre 1900, entre le préfet des Bouches-du-Rhône, au nom du département, et M. Evesque (Joseph), pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION

Entre les soussignés ;

M. Grimanelli, préfet des Bouches-du-Rhône, agissant comme représentant du département, en vertu d'une délibération du conseil général en date du 29 août 1896 et d'une délibération de la commission départementale en date du 14 février 1898 ;

D'une part,

Et M. Evesque (Joseph), demeurant à Marseille, rue Thiers, n° 36, agissant tant en son nom personnel qu'en celui de la société anonyme à former dont il est parlé plus loin,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département des Bouches-du-Rhône concède à M. Evesque, qui accepte, la construction et l'exploitation d'une ligne de tramway à traction électrique par fil aérien, partant de l'extrémité nord de l'Estaque, empruntant le chemin de grande communication n° 30 et aboutissant à Sausset, à l'entrée du chemin d'intérêt commun n° 19 et d'un embranchement se détachant de la ligne principale au Val-de-Ricard, empruntant le chemin de grande communication n° 15 jusqu'au Léon et le chemin d'intérêt commun n° 33 jusqu'à Châteauneuf-les-Martigues.

Cette concession n'aura d'effet qu'en vertu du décret déclaratif d'utilité publique approuvant la présente convention.

Art. 2. — Elle est consentie au sieur Evesque conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, à la loi du 25 juin 1895 et aux conditions du cahier des charges joint à la présente convention, conditions auxquelles le sieur Evesque déclare expressément souscrire.

Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que dans la rédaction dudit cahier des charges ont été modifiés les articles 4, 10, 23, 35 et 37. Les articles 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32 et 34 ont été supprimés.

Art. 3. — Le sieur Evesque s'engage à former, dans les trois mois qui suivront le décret déclaratif d'utilité publique, une société anonyme qui devra être agréée par le conseil général.

Cette société sera substituée au sieur Evesque par décret délibéré en conseil d'Etat et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis du département, de tous les engagements contractés par le sieur Evesque envers le département.

Art. 4. — Si, lors de l'exécution du canal de Marseille au Rhône ou de tous autres travaux exécutés par l'Etat ou le département, l'assiette du chemin de grande communication n° 30 vient à être modifiée ou déplacée, le concessionnaire sera tenu de déplacer sa voie et d'exécuter tous les travaux de modification, sans pouvoir demander au département et à l'Etat aucune indemnité.

Art. 5. — Le concessionnaire s'engage à faire au département l'avance des frais d'élargissement du chemin de grande communication n° 30 dans

la traversée d'Ensuès, d'après le plan d'élargissement dressé par le service vicinal et en conformité des projets dressés par le service et approuvés par le conseil général.

Il ne pourra, en aucun cas, rendre le département responsable du retard apporté à l'exécution des travaux, même si ce retard devait amener un ajournement de l'ouverture de son exploitation.

Toutefois, il est dès maintenant autorisé, à ses risques et périls, à étudier une déviation au-dessus du village d'Ensuès.

Art. 6. — Lorsque, postérieurement à l'établissement de la voie ferrée sur une chaussée macadamisée, il sera néanmoins nécessaire, pour éviter de trop grandes dégradations aux chemins, de substituer le pavage à l'empierrement sur tout ou partie de la chaussée, ou de changer la nature de l'empierrement et du pavage, les frais de cette transformation seront supportés pour un tiers par le département et pour les deux tiers par le concessionnaire.

Ces transformations ne pourront avoir lieu qu'après expertise contradictoire opérée, en cas de désaccord, par la commission constituée comme il est dit à l'article 8.

L'entretien et les grosses réparations futures seront à la charge du concessionnaire pour ce qui concerne la partie de voie dont l'entretien lui incombe.

Le département fera surveiller par les agents du service vicinal les travaux de construction et d'entretien à exécuter sur les chemins vicinaux.

Dans le cas où des difficultés s'élèveraient à ce sujet entre le service vicinal et le concessionnaire, il en serait référé au préfet, qui, après avis du service de contrôle, prendra, s'il y a lieu, un arrêté mettant le concessionnaire en demeure d'exécuter le travail prescrit dans un délai déterminé. Passé ce délai, le service vicinal pourra exécuter le travail d'office aux frais et risques du concessionnaire.

Art. 7. — Le concessionnaire n'emploiera pour la construction que du matériel de provenance française et, pour l'exploitation, que des agents de nationalité française.

Art. 8. — Si en 1920 un autre système de traction électrique présentait des avantages aussi économiques, au point de vue des dépenses d'exploitation, que le système à trolley, avec fil aérien, sans nécessiter ni fil aérien ni installation encombrante sur les chemins, et que ce système ait déjà été appliqué avec succès sur trois lignes établies en France ou à l'étranger, le concessionnaire devra, sur la demande du département approuvée par M. le ministre des travaux publics, adopter ce système.

Une commission composée de M. l'agent voyer en chef du département et de deux ingénieurs, nommés l'un par la compagnie et le deuxième par l'ingénieur en chef du contrôle, sera chargée d'établir la comparaison entre les frais d'exploitation du système proposé par le département et celui employé à cette époque par le concessionnaire.

Dans le cas où le service vicinal viendrait à être géré par le service des ponts et chaussées, le troisième ingénieur serait nommé par M. le ministre des travaux publics.

Dans cette comparaison, les frais d'exploitation comprendront, en dehors des frais généraux divers, les frais de traction, d'entretien et d'amor-

tissement, ces derniers frais devant être répartis sur le nombre d'années pendant lesquelles chaque système aura été ou devra être employé.

Art. 9. — Le concessionnaire aura à sa charge exclusive tous les travaux qui pourront être prescrits et tous les frais dont le remboursement pourra être réclamé par l'administration des postes et télégraphes pour l'exécution des travaux de protection et de mise en état des lignes télégraphiques et téléphoniques existantes à la date de mise en exploitation du tramway, ainsi que pour assurer leur bon fonctionnement.

Art. 10. — Le concessionnaire devra payer au département, à partir de la cinquième année d'exploitation, un droit de stationnement fixé à 2,25 p. 100 de la recette brute du transport.

Les versements seront effectués dans le courant du mois qui suivra chaque trimestre.

La liquidation de la redevance sera faite tous les trois mois par les soins du concessionnaire. Ce dernier devra produire ses livres pour toutes les vérifications de recettes que le département croira devoir contrôler.

Dans le cas d'établissement de la société prévue à l'article 3 de la présente convention, le concessionnaire devra remettre chaque année, en triple expédition, à M. le préfet le rapport annuel à l'assemblée des actionnaires un résumé du compte des recettes et un extrait du procès-verbal des délibérations de son assemblée générale.

Art. 11. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu le présent traité ainsi que le cahier des charges qui y est annexé seront supportés par le concessionnaire qui devra, en outre, faire imprimer et mettre à la disposition du département cent exemplaires de chacun de ces documents.

Fait en double, à Marseille, le 30 du mois d'octobre 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs avec colis à la main et éventuellement des marchandises, sur la demande du concessionnaire, mais, dans ce cas, après une enquête spéciale sur les tarifs à appliquer.

La traction aura lieu par moteur mécanique d'un système agréé par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 2. — La ligne principale partira de l'extrémité nord de l'Estaque et empruntera les voies publiques ci-après désignées : le chemin de grande communication n° 30 jusqu'à son extrémité à Sausset, à l'embranchement du chemin d'intérêt commun n° 19. L'embranchement se détachera de la ligne principale au Val-de-Ricard et empruntera le chemin de grande communication n° 15 jusqu'au Léon et le chemin d'intérêt commun n° 33 jusqu'à Châteauneuf.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de neuf mois à partir de la même date.

Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne principale puisse être livrée à l'exploitation dix mois et l'embranchement un an après le commencement des travaux, sauf le cas de force majeure.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas la même limite. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 4m,20 pour les locomotives et de la même limite pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera telle qu'il reste au moins 50 centimètres entre les parties les plus saillantes de deux véhicules se croisant.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 22m,50.

Le maximun des déclivités est fixé à 76 millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6 à 10. — Comme au type (*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 25 kilogrammes au moins par mètre courant ; le type de voie sera d'ailleurs arrêté par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf sur les sections où, en cours d'exploitation, il serait reconnu nécessaire par le préfet de ne s'arrêter qu'à des points déterminés.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs et des gares, pour la réception et la livraison des marchandises, suivant les indications ci-après :

Sur la ligne principale : l'Estaque (terminus), les Riaux, la Corbière, l'Establon, le Rove, Ensuès, Val-de-Ricard (terminus), le Rouet, Carry, Sausset (terminus).

Sur l'embranchement : Val-de-Ricard (terminus), Châteauneuf (terminus).

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. — Comme au type.

(*) Voir le type *Ann.* 1882. p. 292, — ou *Journal officiel* du 12 décembre 1900.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens est fixé à douze pour le service d'hiver, commençant le 3 novembre, et à dix-huit pour le service d'été, commençant le 1er mai.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les trains se composeront de trois voitures et leur longueur totale ne dépassera pas 25 mètres.

La vitesse des trains en marche sera, au plus, de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation et elle prendra fin au bout de soixante-quinze ans.

Art. 17 à 23. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF		PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE				
Grande vitesse.				
Voyageurs	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces, au moins pendant l'hiver (1re classe)	»	»	0f,075
	Voitures couvertes, fermées à glaces, au moins pendant l'hiver, et à banquettes rembourrées (2e classe)	»	»	0 ,05
Enfants	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
	De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au-dessus de sept ans ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. Sans que la perception puisse être inférieure à 30 cent.		»	»	0 ,015

Il sera délivré aux voyageurs payant place entière des billets d'aller et retour valables le jour de l'émission et le lendemain et dont le prix sera égal au double d'un billet simple diminué de 30 p. 100 ; les dimanches et jours de fêtes seront ajoutés à la durée de validité de ces billets.

Tout voyageur dont le bagage sera peu volumineux et susceptible d'être porté sur les genoux sans incommoder les voisins, n'aura à payer pour ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est spécifié que le péage entre pour les deux tiers et le transport pour un tiers dans ces prix.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet.

Art. 24. — Supprimé.
Art. 25. — Supprimé.
Art. 26. — Supprimé.
Art. 27. — Supprimé.
Art. 28. — Comme au type.
Art. 29. — Supprimé.
Art. 30. — Supprimé.
Art. 31. — Supprimé.
Art. 32. — Supprimé.
Art. 33. — Comme au type.
Art. 34. — Supprimé.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. — 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs, ainsi que les facteurs des postes et télégraphes en tenue. Les douaniers et les agents inférieurs de l'administration des forêts en uniforme payeront demi-place en 2e classe. Il en sera de même, sur la demande du préfet, des pompiers des communes traversées, voyageant en corps.

Art. 36. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 75 fr. par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu le 1er janvier qui suivra la signature du traité de concession par M. le préfet ; le montant en sera calculé au prorata du temps couru depuis cette date.

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 50,000 fr. en numéraire, ou en rente sur l'Etat calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite Caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39 et 41. — Comme au type.

Marseille, le 30 octobre 1900.

(N° 14)

[5 décembre 1900]

Décret approuvant la substitution de la compagnie du tramway électrique d'Eu au Tréport à la compagnie générale de traction, comme rétrocessionnaire du tramway d'Eu au Tréport, avec embranchement sur Mers.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Décrète :

Article 1er. — Est approuvée la substitution de la « compagnie du tramway électrique d'Eu au Tréport » à la compagnie générale de traction, comme rétrocessionnaire du tramway d'Eu au Tréport, avec embranchement sur Mers, déclarée d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 24 juillet 1899.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie du tramway électrique d'Eu au Tréport, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne qui a fait l'objet du décret du 24 juillet 1899, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 15)

[5 Décembre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement de deux lignes de tramways : 1° entre le hameau de Quatre-Mares et Saint-Etienne-du-Rouvray ; 2° entre Maromme et la limite des Communes de Notre-Dame-de-Bondeville et du Houlme (Seine-Inférieure).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine-Inférieure, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, de deux lignes de tramway, à traction électrique, destinées au transport des voyageurs ;

1° Entre le hameau de Quatre-Mares, en la commune de Sotteville (avenue du Quatorze-Juillet) et Saint-Etienne-du-Rouvray (Croix de fer du Calvaire) ;

2° Entre Maromme (place de la Demi-Lune) et la limite des communes de Notre-Dame-de-Bondeville et du Houlme.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Rouen est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de l'avenant mentionné à l'article 3.

Art. 3. — Est approuvé l'avenant au cahier des charges et au traité de rétrocession annexés au décret ci-dessus visé du 28 avril 1897, ledit avenant passé, le 20 septembre 1900, entre le maire de Rouen, agissant au nom de la ville, d'une part, et la compagnie des tramways de Rouen, d'autre part, pour la rétrocession du tramway susmentionné.

Ledit avenant ainsi que les plans d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Rouen, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées et de celles qui font l'objet du présent décret sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

1° TRAITÉ DE RÉTROCESSION

Entre les soussignés :

M. Marcel Cartier, officier d'académie, maire de Rouen, agissant en cette qualité au nom et dans l'intérêt de la ville,

D'une part ;

Et M. Paul-Dominique Maroselli, directeur de la compagnie des tramways de Rouen, société anonyme au capital de douze millions cinq cent mille francs, dont le siège social est à Rouen, rue de la République, n° 2, agissant en cette qualité au nom de celle-ci, en vertu d'une délégation du conseil d'administration de ladite compagnie, et dont il a justifié,

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

La ville de Rouen s'engage à demander immédiatement à l'Etat et à rétrocéder à la compagnie des tramways de Rouen, qui accepte, la concession et l'exploitation, jusqu'au 31 décembre 1945, de deux lignes de tramways entre Quatre-Mares et Saint-Etienne-du-Rouvray, d'une part, et entre Maromme et Notre-Dame-de-Bondeville, d'autre part, suivant les dispositions de l'avant-projet dressé par la compagnie et ayant servi de base à l'enquête ouverte en exécution des arrêtés préfectoraux des 6 juillet 1898 et 1er juin 1899, sous réserve des modifications dont les enquêtes ont montré la nécessité et conformément à l'avenant au cahier des charges ci-annexé.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions du cahier des charges et du traité de rétrocession annexés au décret du 28 avril 1897, sous réserve des modifications et additions qui résultent de l'avenant au cahier des charges ci-annexé, ainsi que des modifications suivantes audit traité de rétrocession.

Art. 5. — Ajouter au premier paragraphe :

« Le rétrocessionnaire se réserve le droit d'employer des poteaux en bois sur les lignes nos 11 et 12. »

Art. 10. — Ajouter un paragraphe additionnel ainsi conçu :

« Pour l'application de cet article, les lignes nos 11 et 12 seront considérées comme distinctes du reste du réseau et donneront lieu séparément à la perception des taxes qui sont prévues ci-dessus. »

Fait double et signé, après lecture, à Rouen, le 20 septembre 1900.

AVENANT

AU CAHIER DES CHARGES ANNEXÉ AU DÉCRET DU 28 AVRIL 1897

Le présent avenant a pour objet :

1° La concession d'une ligne de Quatre-Mares à Saint-Etienne-du-Rouvray, formant prolongement de la ligne n° 10 du 1er réseau des tramways de Rouen, déclaré d'utilité publique par décret du 28 avril 1897 ;

2° Et la concession d'une ligne de Maromme à Notre-Dame-de-Bondeville, formant prolongement de la ligne n° 1 du même réseau.

La concession et l'exploitation de ces deux lignes seront régies par le cahier des charges annexé au décret précité du 23 avril 1897, et qui recevra les modifications et additions ci-après :

Art. 2. — Ajouter :

« Ligne n° 11. — De Quatre-Mares à Saint-Etienne-du-Rouvray : chemin de grande communication n° 18, rues de la République, Gambetta, Masqueray, Lazare-Carnot (jusqu'au lieu dit : la Croix-de-Fer-du-Calvaire).

« Ligne n° 12. — De Maromme à Notre-Dame-de-Bondeville (limite de la commune du Houlme) : route nationale n° 27. »

Art. 4. — Remplacer la largeur de 2m,21 par celle de 2m,11 aux deux endroits où elle est inscrite.

Art. 6. — Ajouter au premier paragraphe :

« Toutefois, sur la ligne n° 11, le remplacement d'un empierrement par un pavage n'aurait lieu que si le ministre des travaux publics en reconnaissait la nécessité après expérience. »

Art. 14. — Compléter ainsi le tableau :

NUMÉROS	DÉSIGNATION DES LIGNES	DÉPARTS
11	Quatre-Mares à Saint-Étienne-du-Rouvray	De sept heures du matin à huit heures du soir = 26.
12	Maromme à Notre-Dame-de-Bondeville .	De sept heures du matin à huit heures du soir = 26.

Art. 19. — Ajouter au 2e paragraphe.

« L'addition des lignes nos 11 et 12 à la concession ne change rien au point de départ du terme de quinze ans. »

Art. 23. — Compléter ainsi le tableau.

Ajouter au premier paragraphe suivant ce tableau :

NUMÉROS	DÉSIGNATION DES LIGNES	DÉSIGNATION DES SECTIONS	PRIX	
			1re Classe	2e Classe
11	Quatre-Mares à Saint-Étienne-du-Rouvray	»	0 f,20	0 f,15
12	Marommo à Notre-Dame-de-Bondeville .	»	0 ,15	0 ,10

« Des correspondances seront délivrées, dans les mêmes conditions, entre les lignes nos 1 et 12. »

Insérer dans le quatrième paragraphe, après le mot « gratuitement » :

« De quatre à sept ans, ils payeront demi-place et auront droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. »

Art. 35. — Ajouter au premier paragraphe :

« Sur la ligne n° 11, les agents voyers dont le service comprend le canton de Sotteville seront transportés gratuitement. »

Art. 36. — Ajouter un paragraphe additionnel portant :

« Sur les lignes nos 11 et 12, les sous-agents des postes et télégraphes seront transportés gratuitement lorsqu'ils seront porteurs d'un billet certifiant qu'ils sont en service ; ce billet sera remis au receveur de la voiture. Il ne sera pas admis dans une voiture plus de deux employés. »

Fait à Paris, le 30 novembre 1900.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 16)

[17 novembre 1900]

Cantonniers. — Mesures disciplinaires.

Le Ministre des Travaux Publics, à Monsieur Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à

Le décret du 17 août 1893 portant organisation du personnel inférieur des Ponts et Chaussées et le règlement pour le service des cantonniers du 20 février 1880 ont prévu, au nombre des mesures disciplinaires, la retenue de traitement ou de salaire qui, suivant les cas, est prononcée, sur la proposition des Ingénieurs en chef, par l'Administration supérieure ou par le Préfet.

Ces pénalités frappent souvent des familles n'ayant que peu de ressources et causent une gêne sensible dont souffrent les femmes et les enfants ; elles sont en désaccord avec le principe de justice et de bienveillance qui doit inspirer une administration démocratique.

J'ai décidé en conséquence de ne plus user de ce mode de répression et d'y substituer un blâme sévère.

Vous voudrez bien tenir compte de cette décision lorsque vous aurez à me proposer ou à proposer à MM. les Préfets une mesure disciplinaire à l'égard d'un des agents placés sous vos ordres.

PIERRE BAUDIN.

(N° 17)

[17 décembre 1900]

Accréditation de la signature des ordonnateurs secondaires et de celle des intérimaires.

Le Ministre des Travaux Publics à Monsieur le Préfet du département d

Depuis le décret du 30 décembre 1898 qui a désigné comme seuls ordonnateurs secondaires du Ministère des Travaux publics les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées et les Ingénieurs en Chef des Mines, la question s'est posée de savoir si les Préfets devaient, comme par le passé, intervenir pour accréditer auprès des Trésoriers-Payeurs la signature des titulaires des crédits de délégation ou de leurs intérimaires.

Consulté à ce sujet, M. le Ministre des Finances a fait observer que le principe général, duquel on ne peut s'écarter, est que la signature des ordonnateurs, soit titulaires, soit intérimaires, doit toujours être accréditée par l'autorité supérieure de qui dépendent les fonctionnaires délégataires des crédits.

Le décret du 30 décembre 1898 n'a porté aucune atteinte, comme vous le savez, aux pouvoirs et prérogatives que détiennent les Préfets comme représentants du Gouvernement de la République et comme chefs des diverses administrations civiles locales.

Par application du principe rappelé par M. le Ministre des Finances, j'ai donc décidé que, dans chaque département, le Préfet resterait chargé d'accréditer auprès du Trésorier-Payeur général la signature des ordonnateurs secondaires ainsi que celle des intérimaires qu'il aura désignés en vertu des dispositions du décret du 25 mars 1885.

D'accord avec M. le Ministre des Finances, je crois devoir vous informer qu'il suffira que la signature de l'intérimaire soit notifiée, une fois pour toutes, au payeur. Mais il doit demeurer bien entendu que l'ordonnateur secondaire et l'intérimaire ne peuvent conserver la signature des mandats et pièces comptables en même temps. La signature de l'intérimaire est valable seulement pendant l'absence du titulaire des crédits de délégation et à charge par celui-ci d'aviser, à chaque absence, le Trésorier général de la date de son départ et de celle de son retour. La première signature que donne l'Ingénieur en Chef en reprenant ses fonctions doit être considérée comme mettant fin, de plein droit et jusqu'à nouvel avis, aux pouvoirs conférés temporairement au suppléant.

Pierre Baudin.

(N° 18)

[19 décembre 1900]

Substitution du blanc de zinc à la céruse dans les travaux de peinture.

Le Ministre des Travaux publics à M. , Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Mon attention vient d'être appelée sur les dangers que présente, au point de vue de l'hygiène publique, l'emploi du blanc de céruse dans les travaux de peinture.

Je vous prie d'examiner, en vous plaçant au point de vue purement technique, si le blanc de zinc pourrait être substitué sans inconvénient au blanc de céruse dans tous les travaux de peinture exécutés pour le compte de votre service.

Je désire recevoir ces renseignements le plus tôt possible.

PIERRE BAUDIN.

(N° 19)

[31 décembre 1900]

Création d'une classe de contrôleurs-comptables principaux.

Le Ministre des Travaux Publics, à Monsieur le Préfet du département d

J'ai l'honneur de vous transmettre ampliation d'un décret en date du 10 décembre 1900, aux termes duquel il est créé une classe de contrôleurs-comptables principaux au traitement de quatre mille cinq cents francs par an.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire et du décret annexé à MM. les Ingénieurs en Chef.

Par autorisation :
Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,
A. KLEINE.

[10 décembre 1900]

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des Travaux publics ;
Vu le décret du 30 mai 1895,
Vu la loi de finances portant fixation du budget de l'exercice 1900 ;
Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il est créé une classe de contrôleurs-comptables principaux au traitement de quatre mille cinq cents francs par an.

Art. 2. — Le grade de contrôleur-comptable principal ne peut être accordé qu'aux contrôleurs-comptables de 1re classe, comptant au moins trois ans de grade.

Art. 3. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,
PIERRE BAUDIN.

;LATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 20)

ROYAUME-UNI
;RANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE

Résultats généraux de l'Exploitation
;emins de fer pendant les années 1899 et 1898*

A. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU (1).

			; (2) ;9	LONGUEURS EXPLOITÉES au 31 décembre 1898		
			Totales	à deux ou à plus de deux voies	à voie simple	Totales
	km.	km.	km.	km.	km.	km.
Angleterre et Pays de Galles.	15.992	8.229	24.221	15.767	8.295	24.062
Écosse	2.291	3.312	5.603	2.283	3.313	5.596
Irlande	1.000	4.113	5.113	997	4.118	5.115
Royaum[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Réseau léger						

(1) I

(2) Largeur de voie très variable entre $0^m,57$ et $1^m,60$ (sans parler d'un monorail et d'une voie marine de $5^m,49$ d'écartement) ; 29.618 kilomètres sont à écartement normal de $1^m,435$ et 4.471 kilomètres à $1^m,60$ d'écartement.

(3) Les données relatives à ce réseau, dans ce tableau et les suivants, sont com-

(*) D'après la publication *Railway returns for England and Wales, Scotland and Ireland for the year 1899* (Londres, 1900, in-8°, XIX + 92 p.).

B. — Conditions financières d'Établissement (*)

RÉSEAUX	Années	Capital autorisé (actions et obligations)	CAPITAL RÉALISÉ		
			Actions de toute nature	Obligations de toute nature	Total
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
Angleterre et Pays de Galles	1899	27.053.304	17.447 674	6.557.980	24.005.654
	1898	26.312.898	17.148.209	6.489.224	23.637.443
Écosse	1899	4.045 807	3.277.980	799.945	4.077.925
	1898	3.982 278	3.228 136	786.184	4.014.320
Irlande	1899	1.404.839	713.312	299.010	1.012.322
	1898	1.086.507	700.409	293.177	993.586
Royaume-Uni	1899	32.203.950	21.438.966	7.656 935	29.095.901
	1898	31.381.683	21.076.754	7.568.585	28.645.339
Réseau des Chemins de fer légers d'Irlande	1899	37.294	31.133	»	31.133
	1898	37.319	31.133	»	31.133

(*) Les conversions sont faites à raison de 25 fr,25 à la livre sterling.

C. — Effectif du Matériel roulant au 31 Décembre

Angleterre et Pays de Galles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	1898	16 870	38.078	14.592	493.629	14.497	560.796
Écosse	1899	2 241	5.270	2.184	145.664	1.450	154.568
	1898	2.155	5.109	2.126	139.265	1.444	147.944
Irlande	1899	800	1.873	1 121	18.281	496	21.771
	1898	[illegible]	1.861	1.099	17.945	496	21.401
Royaume-Uni	1899	20.461	45.948	18.489	671.852	16.941	752.930
	[illegible]	19.825	45 048	17 817	650.839	16.437	730 144

D. — Mouvement des Voyageurs

RÉSEAUX	Années	Nombre de voyageurs à toute distance			Total	Porteurs de cartes d'abonnement etc.
		1re classe	2e classe	3e classe (*)		
		milliers	milliers	milliers		
Angleterre et Pays de Galles	1899	27.689	64.511	867.402	959.602	1.395.944
	1898	26.803	62.186	833.183	922.172	1.150.417
Ecosse	1899	2.970	»	114.705	119.675	105.952
	1898	4.718	»	109.389	114.107	100.176
Irlande	1899	1.550	3 976	21.889	27.415	35.869
	1898	1.517	4.014	21.101	26.632	32.452
Royaume-Uni	1899	34.209	68.487	1.003.996	1.106.922	1.537.765
	1898	33.038	66.200	963 673	1.062.911	1.283.045
Réseau des Chemins de fer légers d'Irlande	1899	102	»	876	978	385
	1898	101	»	854	955	324

(*) Y compris les trains dits parlementaires.

E. — Mouvement des Marchandises et Parcours des Trains (*).

RÉSEAUX	Années	Marchandises à toute distance		Parcours des trains		
		Produits minéraux	Marchandises générales	de voyageurs	de marchandises de toute nature	Total(**)
		milliers de tonnes	milliers de tonnes	milliers de km	milliers de km	milliers de km
Angleterre et Pays de Galles	1899	252.782	109.890	287.683	243.063	531.401
	1898	224.323	97.149	276.701	230.449	507.694
Ecosse	1899	46.960	12.319	44.418	34.571	78.989
	1898	46.179	11.802	43.591	33.994	77.584
Irlande	1899	1.616	3.676	16.692	8.241	27.558
	1898	1.584	3.611	15.214	8.055	26.783
Royaume-Uni	1899	301.358	118.885	348.793	285.875	637.948
	1898	273.086	112.562	335.506	272.498	612.061
Réseau des Chemins de fer légers d'Irlande	1899	51	97	79	3	1.030
	1898	45	87	66	4	993

(*) Les conversions sont faites à raison de 1.016 kilogrammes à la tonne.
(**) Y compris les trains mixtes.

F. — RECETTES DE LA GRANDE VITESSE

RÉSEAUX	Années	VOYAGEURS					Accessoires (**)	Transports postaux	Total.
		1re classe	2e classe	3e classe (*)	Cartes d'abonnement, etc.	Total			
		mill. de fr.	mill. de fr.	milliers de francs	mill. de fr.	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
Angleterre et Pays de Galles	1899	71.792	64.715	586.229	73.564	796.390	126.527	17.018	939.935
	1898	68.074	59.110	563.630	70.321	761.135	120.644	16.816	898.515
Écosse	1899	9.090	»	75.674	8.787	93.551	15.806	5.302	114.659
	1898	8.686	»	72.593	8.357	89.636	15.074	5.277	109.987
Irlande.	1899	4.217	6.211	26.689	1 691	38.808	6.565	4.319	49.692
	1898	4.090	6.186	25 723	1.641	37.640	6.186	4.242	48.068
Royaume-Uni . . .	1899	85.099	70.926	688.592	84.132	928.749	148.898	26.639	1.104.286
	1898	80.850	65.296	661.946	80.319	888.411	141.904	26.335	1.056.656
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1899	126	»	606	12	744	75	24	843
	1898	123	»	585	12	720	75	18	813

(*) Y compris les trains dits parlementaires. — (**) Excédents de bagages, messageries, voitures.

G. — RECETTES DE LA PETITE VITESSE ET RECETTES BRUTES TOTALES

RÉSEAUX	Années	PETITE VITESSE				Recettes diverses (*)	Recettes brutes totales
		Marchandises générales	Bestiaux	Produits minéraux	Total		
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
Angleterre et Pays de Galles . .	1899	622.311	22.548	470.862	1.115.721	133.698	2.189.354
	1898	590.547	21.790	432.583	1.044.920	118.902	2.062.417
Écosse	1899	76.760	5.858	75.396	158.014	11.312	283.985
	1898	74.310	5.858	73.982	154.150	10.403	274.540
Irlande. . . .	1899	29.668	7.474	5.075	42.217	1.818	93.727
	1898	29.088	7.171	4.898	41.157	1.666	90.894
Royaume-Uni . .	1899	728.739	35.880	551.333	1.315.952	146.828	2.567.066
	1898	693.945	34.819	513.463	1.242.227	130.971	2.427.848
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande . .	1899	419	129	89	637	14	1.498
	1898	394	113	82	589	15	1.417

(*) Redevances, exploitation de ports, de services de bateaux à vapeur.

H. — Dépenses de l'Exploitation.

Réseaux	Années	Entretien de la voie et des bâtiments	Traction (*)	Matériel roulant	Exploitation et trafic	Impôt dû au Trésor sur le transport des voyageurs	Lignes de vapeurs, ports, canaux	Total des dépenses (**)
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
Angleterre et Pays de Galles	1899	201.823	356.075	106.832	402.333	7.575	70.245	1.311.030
	1898	192.405	319.412	99.737	378.497	7.196	64.311	1.216.469
Écosse	1899	23.507	46.005	13.912	46.763	606	2 929	152.686
	1898	22.649	46.753	13.786	45.071	555	2.903	134.243
Irlande	1899	12.549	14.594	3.989	14.796	»	505	53.580
	1898	12.044	14.291	3.838	14.468	»	580	52.267
Royaume-Uni	1899	237.879	416.674	124.733	463.892	8.171	73.679	1.517.296
	1898	227.098	374.456	117.361	438.036	7.751	67.794	1.412.979
Réseau de chemins de fer légers d'Irlande	1899	365	538	121	353	»	»	1.651
	1898	378	504	102	329	»	»	1.535

(*) Y compris les machines fixes.
(**) Y compris les dépenses générales, les impôts, les indemnités et remboursements pour accidents et pertes de marchandises.

I. — Résultats généraux de l'Exploitation.

Réseaux	Années	Recettes totales	Dépenses totales	Produit net — Total	Produit net — Kilométrique	Rapport p^r % des dépenses aux recettes
		milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	francs	
Angleterre et Pays de Galles	1899	2.189.354	1.311.030	878.324	36.200	59
	1898	2.062.417	1.216.469	845.948	35.100	59
Écosse	1899	283.985	152.686	131.299	23.400	54
	1898	274.540	144.243	130.297	23.200	53
Irlande	1899	93.727	53.580	40.147	7.800	57
	1898	90.891	52.267	38.624	7.500	58
Royaume-Uni	1899	2.567.066	1.517.296	1.049.770	30.000	59
	1898	2.427.848	1.412.979	1.014.869	29.100	58
Réseau des chemins de fer légers d'Irlande	1899	1.494	1.651	— 157	— 420	110
	1898	1.417	1.535	— 118	— 320	108

(N° 21)

RUSSIE

Résultats d'exploitation des Chemins de fer pendant les années 1898 et 1897.

Les renseignements qui suivent ont été extraits du 61e volume du *Recueil statistique du Ministère des Voies de Communication*, publié à Saint-Pétersbourg en Août 1900. Ils ne s'appliquent pas aux chemins de fer finlandais ni aux chemins de fer de la Russie d'Asie.

A. — Situation du réseau.

Dépenses d'établissement et effectif du matériel roulant.

ANNÉE	DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	Construites	Moyennes exploitées	DÉPENSES d'établissement	Loco-motives	Voitures à voyageurs	Wagons et fourgons	Wagons-poste
		km.	km.	milliers de francs				
1898	Réseau de l'État . . .	24.793	24.194	7.013.019	6.963	7.523	147.817	271
	Réseau des Compagnies (*)	15.225	14.368	3.886.113	3.376	3 599	84.887	166
	Ensemble. . .	40.018	38.562	10.899.132	10.339	11.122	232.704	427
1897	Réseau de l'État . . .	24.086	23.917	7.006.080	6.561	7.020	136.104	260
	Réseau des Compagnies (*)	13.385	12.595	3.550.576	3.123	3.293	76.260	122
	Ensemble. . .	37.471	36.512	10.556.656	9.684	10.313	212.364	382

(*) Non compris les chemins de fer d'intérêt local (470 kilomètres.)

Nota : Pour les conversions, on a admis une verste = 1km,067 ;
un poud = 16kg,38
et un rouble crédit = 2fr,67.

1897 { Réseau des Compagnies .	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ensemble . . .	934	6.982	54.588	74.720	9.076.754	481.750

(*) Y compris les transports à prix réduits et les transports gratuits.

C. — Transport des Marchandises.

Bagages et Marchandises à grande vitesse (*)			MARCHANDISES À PETITE VITESSE (**)			ENSEMBLE (***)		
Tonnes transportées		Recettes	Tonnes transportées		Recettes	Tonnes transportées		Recettes
à toute distance	à un kilomètre		à toute distance	à un kilomètre		à toute distance	à un kilomètre	
illiers	milliers	milliers de francs	milliers	milliers	milliers de francs	milliers	milliers	milliers de francs
686	209.248	20.612	65.245	18.795.626	577.110	80.348	21.493.949	637.448
358	82.271	8.936	34.309	7.552.568	250.435	39.650	8.568.622	276.692
1.044	291.519	29.548	99.554	26.348.194	827.545	119.998	30.062.571	914.110
638	188.382	19.560	60.255	17.290.443	552.371	75.448	19.652.455	609.487
300	70.710	7.821	31.249	6.966.721	234.174	36.249	7.929 998	259.410
938	259.092	27.381	91.504	24.257.164	786.545	111.697	27.582.453	868.597

s militaires.

x.

es, les marchandises à la pièce et les transports en service pour le compte de l'exploitation

D. — Résultats Financiers de l'Exploitation.

ANNÉES	ÉPENSES KPLOITATI(	RAPPORT pour cent les dépenses aux recettes
	…ers de fra…	
189[illegible]	502 387	58
	238.741	63
	741.128	60
189[illegible]	479.593	59
	209.419	59
	689.012	59

E. — Accidents survenus pendant l'Exploitation.

ACCIDENTS DES TRAINS (*)				
…ts …s de fer	Autres personnes		Ensemble	
Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés

(*) Non compris les victimes de leur propre faute ou imprudence.

PERSONNEL

(N° 22)

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATIONS

Décret du 5 *janvier* 1901. — M. **Salles** (Alfred), Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

Décret du 23 *janvier* 1901. — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur, savoir :

Au grade de Commandeur :

M. **Brosselin**, Inspecteur général de 1re classe.

Au grade d'Officier :

MM. **Pasqueau**, Inspecteur général de 1re classe.
Girardon, Ingénieur en Chef de 1re classe.

Au grade de Chevalier :

MM. **Canat**, **Gauckler**, **Labaye**, **Pierret**, **Locherer**, **Le Rond**, **Sigault** — Ingénieurs ordinaires de 1re classe.
Santoul, **Dairaine** — Sous-Ingénieurs.

Décret du 23 *janvier* 1901. — M. **Roman**, Inspecteur général de 2e classe, en retraite, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Grand Chancelier).

2° NOMINATION

Arrêté du 26 *décembre* 1900. — M. **Laclôtre** (Jean), Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur au service ordinaire de la Charente

et aux services de chemins de fer confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Draux** et **Drouet**, est nommé sous-ingénieur des Ponts et Chaussées.

3° PROMOTIONS

Décret du 18 *janvier* 1901. — Sont nommés Inspecteurs généraux de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er février 1901, les Ingénieurs en Chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Mancel** (Edouard).
Joly (Arthur).
Alexandre (Paul).

Idem. — M. **Tavera** (Antoine), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Ingénieur en Chef de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er février 1901.

4° SERVICE DÉTACHÉ

Arrêté du 17 *janvier* 1901. — M. **Pochet**, Ingénieur en Chef de 1re classe, adjoint au Directeur du service du contrôle des chemins de fer du Nord, et chargé, en outre, du service des études et travaux de l'embranchement de Douai, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour remplir les fonctions d'Inspecteur général de l'Hydraulique agricole, en remplacement de M. **Caméré**, décédé.

M. **Pochet** est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 4 *janvier* 1901. — M. **Daujon**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service de la circonscription de Constantine et au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer algériens, est chargé, à la résidence de Philippeville, de l'intérim des fonctions d'Ingénieur en Chef des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Imbert**, appelé à une autre destination, savoir :

1° S.O. et maritime de la circonscription de Philippeville,

2° Service de la 4e circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer algériens.

M. **Daujon** reste placé dans la situation de service détaché.

5° CONGÉ ILLIMITÉ

Décision du 10 *janvier* 1901. — M. **Sabouret**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé illimité au service de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, est autorisé à entrer au service de la Compagnie des

chemins de fer de l'Ouest, en qualité d'Ingénieur en Chef du matériel et de la traction.

Il continuera d'être placé dans la situation de congé illimité.

Décision du 14 *janvier* 1901. — M. **Krafft**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en congé illimité au service de la Compagnie napolitaine d'éclairage et de chauffage par le gaz, est autorisé à accepter les fonctions de Directeur général de la Compagnie de Fives-Lille.

Il continuera d'être placé dans la situation de congé illimité.

6° RETRAITES

MM.	Date d'exécution.
Cronier, Ingénieur en chef de 2e classe . . .	1er janvier 1901
Alard, Inspecteur général de 2e classe. . . .	13 janvier 1901
Lefebvre (René), Inspecteur général de 2e cl..	1er février 1901

7° DÉCÈS

MM.	Date du décès.
Varnier (Prosper), Sous-Ingénieur	18 décem. 1900
Cameré, Inspecteur général de 2e classe . . .	27 décem. 1900

8° DÉCISIONS DIVERSES

Décret du 27 *novembre* 1900. — M. **Colson**, Ingénieur en Chef de 1re classe, Conseiller d'Etat, est nommé Membre de la Commission mixte des Travaux publics.

Arrêté du 21 *décembre* 1900. — M. **Jullidière**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service ordinaire de la circonscription de l'Est du département d'Alger, est chargé, en outre, provisoirement, des fonctions de Chef des services de l'exploitation en régie des lignes rachetées à la Compagnie franco-algérienne.

Arrêté du 28 *décembre* 1900. — M. **Parent**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mâcon et du 2e arrondissement (Ligne de Roanne à Chalon-sur-Saône, section de Saint-Gengoux à La Clayette) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Tourtay**, en remplacement de M. **Lacroix**, mis en congé illimité.

Arrêté du 29 *décembre* 1900. — M. **Kauffmann**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service maritime du département de la

Gironde, est attaché à la résidence d'Angoulême, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Levesque**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Charente, arrondissement d'Angoulême-Nord.

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Draux**, 3e arrondissement (Ligne de Marmande à Angoulême, partie comprise entre Ribérac et Magnac).

3° Etudes et travaux des lignes nouvelles des chemins de fer de l'Etat (Ligne de Barbezieux à Saint-Mariens).

Idem. — M. **Rogie**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Monnet** est attaché, à la résidence de Nevers, aux services ci-après désignés, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Nièvre ;

2° Service de la 2e section de la navigation de la Loire, 2e arrondissement.

3° Service hydrométrique du bassin de la Loire, 2e section, 2e arrondissement.

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Callon**, 3e arrondissement (Ligne de Bourges à Cosne).

M. **Rogie** est chargé, en outre, de l'intérim de 3e arrondissement du service de la 2e section de la navigation de la Loire.

Arrêté du 29 *décembre* 1900. — M. **Conche**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est attaché, à la résidence du Puy, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Rogie**, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Loire, arrondissement du Puy ;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Monnet**, 1er arrondissement (Lignes d'Ambert à Darsac et de Langogne au Puy).

Idem. — M. **Bonhomme** (Paul), Sous-Ingénieur, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes et aux services des chemins de fer confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Imbert** et **Zurcher** est attaché, à la résidence d'Embrun, au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, arrondissement de l'Est, en remplacement de M. **Conche**.

Décret du 9 *janvier* 1901. — M. **Quinette de Rochemont**, Ins-

pecteur général de 1re classe, Directeur du service des Phares et Balises est nommé Membre du Comité consultatif des chemins de fer.

Arrêté du 10 *janvier*. — M. **Picard**, Inspecteur général de 1re classe, Président de la section des Travaux publics, de l'Agriculture, du Commerce, de l'Industrie et des Postes et Télégraphes au Conseil d'Etat, Membre de droit du Comité consultatif des chemins de fer, est nommé Vice-Président du Comité, pour l'année 1901.

Arrêté du 17 *janvier*. — M. **Levesque**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Draux** et au service des études et travaux des lignes nouvelles des chemins de fer de l'Etat, est chargé, à la résidence de Bordeaux, du 3e arrondissement du service maritime du département de la Gironde, en remplacement de M. **Kauffmann**, appelé à une autre destination.

Arrêté du 18 *janvier*. — M. **Ricour**, Inspecteur général de 1re classe, est maintenu dans les fonctions de Vice-Président du Comité de l'Exploitation technique des chemins de fer pour l'année 1901.

Idem. — M. **Gotteland**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est remis en activité et chargé du service ordinaire du département de la Savoie et du service du contrôle des travaux du chemin de fer de Moutiers à Albertville, en remplacement de M. **Grandidier**, décédé.

II. — CONDUCTEURS

1° DÉCORATION.

Décret du 23 *janvier* 1901. — M. **Batisse** (Antoine), Conducteur principal, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

29 *décembre* 1900. — M. **Barrau** (Jean), Commis, Concours de 1897, — n° 113, Cantal, service ordinaire.

8 *janvier* 1901. — M. **Thévenin** (Jules), Commis, Concours de 1898, — n° 62, est autorisé à accepter un emploi d'Inspecteur départemental dans le service du contrôle des tramways du département de la Seine.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

21 *janvier* 1901. — M. **Fitère** (Jean), Commis, Concours de 1898, — n° 48, Vendée, service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

7 *janvier* 1901. — M. **Campserveux** (Antonin), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Calvados, est autorisé à accepter les fonctions d'architecte de la Ville de Lisieux.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

25 *janvier*. — M. **Dupont** (Edgard), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, est mis à la disposition du Ministre des Colonies pour remplir les fonctions de Chef du service des Travaux publics à Mayotte.
Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉ ILLIMITÉ.

3 *janvier* 1901. — M. **Lainé** (Edouard), Conducteur de 1re classe, en congé sans traitement, pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer au service de la Société des Eaux de la Ville de Dunkerque.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Peynot** (Théophile), Conducteur principal (Seine), service ordinaire.	1er janv. 1901
M. **Bauzil** (Charles), Conducteur principal (Lot), service ordinaire.	6 fév. 1901

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Baron** (Auguste), Conducteur de 2e classe (Gers), service ordinaire.	21 déc. 1900

	Date du décès.
M. **Huel** (Raphaël), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé.	31 déc. 1900
M. **Haman** (Jean), Conducteur principal (Meurthe-et-Moselle), service du canal de la Marne au Rhin. . . .	9 janv. 1901
M. **Boivin** (Pierre), Conducteur principal (Yonne), service des études et travaux du chemin de fer de Trignères à Clamecy.	19 janv. 1901

7° DÉCISIONS DIVERSES.

5 *novembre* 1900. — M. **Sajous** (Siméon), conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, passe dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Auch à Lannemezan.

Idem. — M. **Burg** (Bertrand), Conducteur de 4e classe, attaché dans le département des Hautes-Pyrénées, au service hydrométrique du bassin de la Neste, passe au service ordinaire du même département.

29 *décembre.* — M. **Pérès** (François), Conducteur de 3e classe, en retrait d'emploi sans traitement, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron.

31 *décembre.* — M. **Bosc** (Henri), conducteur principal, attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Montmoreau à Périgueux, passe dans le département de la Gironde, au service de la navigation de la Dordogne.

31 *décembre.* — M. **Merle** (Pierre), Conducteur principal, attaché dans le département de la Gironde, au service de la navigation de la Dordogne et de l'Isle, passe dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Carsac à Gourdon.

4 *janvier* 1901. — M. **Audebert** (Pierre), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, passe au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne.

5 *janvier.* — M. **Mouton** (Henri), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer d'Orléans, passe dans le département de la Dordogne, au service du contrôle de la voie et des bâtiments du même réseau.

10 *janvier.* — M. **Estourné** (Pierre), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Pamiers à Limoux, passe dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Ruffec à Roumazières.

14 *janvier.* — M. **Costa** (François), Conducteur de 2e classe, en disponibilité avec 2/3 de son traitement, pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Corse.

15 *janvier.* — M. **Mével** (Emile), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la mission ayant pour objet l'étude des ports maritimes à l'étranger, passe au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer d'Orléans.

19 *janvier.* — M. **Lansade** (Pierre), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, passe dans le département de la Gironde, au service de la ligne de Libourne à Langon.

21 *janvier.* — M. **Lussignol** (Justin), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

Idem. — M. **Geniès** (Auguste), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Vendée, au service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet, est mis en retrait d'emploi avec 2/5 de son traitement.

26 *janvier.* — M. **Dupré** (Etienne), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Eloi à Pauniat, passe au service ordinaire du même département.

L'Éditeur-Gérant : E. BERNARD.

Courbevoie. — Imprimerie E. Bernard et Cie, 14, rue de la Station.
Bureaux : 29, Quai des Grands-Augustins — Paris.

1901. — FÉVRIER.

TABLE DES MATIÈRES PAR ORDRE D'INSERTION

LOIS

(N° 23)

[12 décembre 1900]

Loi ayant pour objet le rachat des concessions du chemin de fer de la compagnie franco-algérienne.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à opérer le rachat des concessions de chemins de fer de la compagnie franco-algérienne, soit d'office, conformément aux clauses du cahier des charges de la concession, soit à l'amiable, s'il peut traiter avec les représentants de la compagnie régulièrement investis des pouvoirs nécessaires.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est autorisé à pourvoir provisoirement à l'exploitation des lignes rachetées par tels moyens qu'il jugera plus avantageux pour le Trésor. Un décret déterminera les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire.

Art. 3. — Il sera pourvu provisoirement aux dépenses qu'entraîneraient, en 1900, le rachat de l'exploitation des lignes au moyen de ressources prélevées sur la dette flottante.

Art. 4. — En cas de rachat à l'amiable, la convention intervenue devra être ratifiée par une loi.

Il sera statué également par une loi sur le régime définitif auquel seront soumises les lignes rachetées.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

(N° 24)

[20 décembre 1900]

Loi portant modification de la loi du 19 mars 1895, relative à l'amélioration du port du Havre et de la basse Seine.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est autorisée la dépense supplémentaire de huit cent mille francs (800.000 fr.), résultant des modifications apportées à la profondeur des fondations des musoirs des nouvelles jetées au port du Havre, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet dressé par les ingénieurs, en date des 31 mai-9 juin 1899.

Art. 2. — Par dérogation spéciale à l'article 2 de la loi du 19 mars 1895, la moitié de cette dépense sera supportée par l'État. La somme de quatre cent mille francs (400.000 fr.) sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites au budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

Art. 3. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce du Havre, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 12 janvier 1900, de fournir, pour faire face à la seconde moitié de la dépense ci-dessus autorisée, un subside de quatre cent mille francs (400.000 fr.).

Le montant de ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux, aux époques déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 4. — La Chambre de commerce du Havre est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt qui n'excédera pas trois quatre-vingts pour cent (3.80 p. 100), une somme de quatre cent mille francs (400.000 fr.), pour lui permettre de fournir à l'État le subside prévu à l'article précédent.

Cet emprunt, toujours remboursable par anticipation, pourra être réalisé et conclu en totalité ou par fractions, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par la voie de souscription publique avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par endossement, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations ou du Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

L'amortissement de cet emprunt s'effectuera dans une période de quarante ans à partir de 1900.

Art. 5. — Les péages maximum institués au port du Havre par la loi du 19 mars 1895 sur les navires, sur les marchandises et sur les passagers, continueront à être perçus au profit de la chambre de commerce du Havre, dans les conditions fixées par cette loi, pendant tout le temps nécessaire pour permettre à ladite chambre de satisfaire tant à ses obligations actuelles qu'à l'amortissement de l'impôt prévu à l'article précédent.

La présente loi délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

DÉCRETS

(N° 25)

[3 décembre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Bois-Guillaume et Rouen (Seine-Inférieure).

Le Président de la République française.

Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine-inférieure, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramways, à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs entre Bois-Guillaume et Rouen.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Rouen est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 10 octobre 1900, entre le maire de Rouen, au nom de la ville, et la compagnie générale de traction, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret inséré au *Bulletin des lois.*

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

Entre les soussignés :

M. Marcel Cartier, officier d'académie, maire de Rouen, agissant en cette qualité au nom et dans l'intérêt de la ville,

D'une part ;

Et M. Albert Olry, directeur général de la compagnie générale de traction, société anonyme au capital de 30 millions de francs, dont le siège social est à Paris, boulevard des Capucines, n° 24, agissant au nom de de cette dernière,

D'autre part ;

A été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Rouen s'engage à demander immédiatement à l'Etat et à rétrocéder à la compagnie générale de traction, la concession, jusqu'au 31 décembre 1945, d'une ligne de tramway à établir entre Bois-Guillaume et Rouen, suivant les dispositions de l'avant-projet dressé par la compagnie générale de traction et du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. — Par le fait de cette rétrocession, la compagnie générale de traction est subrogée à la ville pour l'exécution de toutes les obligations imposées à cette dernière par le cahier des charges comme dans tous les droits assurés au concessionnaire par ledit cahier des charges et ultérieurement par le décret d'utilité publique.

Ce cahier des charges est conforme au type annexé au décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les modifications prévues aux articles 3, 4, 6, 10, 11, 17, 20, 23, 24, 28, 29 et 33 et la suppression des articles 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 38 et 39.

Art. 3. — La compagnie générale de traction s'engage à construire et à exploiter, pendant la durée de la concession, le tramway de Bois-Guillaume à Rouen, sans aucune subvention de l'Etat ni du département, ni de la ville.

Art. 4. — Bien que rétrocessionnaire jusqu'au 31 décembre 1945, la compagnie générale de traction ne pourra imposer à la ville le système des fils aériens pendant plus de dix ans à partir de l'époque où la rétrocession deviendra définitive. Il sera fait, au contraire, l'application dans l'intérieur de Rouen, de tous systèmes nouveaux dûment expérimentés dans d'autres villes de France, permettant la suppression des poteaux et des fils aériens établis sur la voie publique. Le ministre des travaux publics statuera sur la question de savoir, s'il y a lieu, de requérir cette transformation. Toutefois, sa décision devra être précédée de l'avis d'une commission où la ville et le rétrocessionnaire seront représentés, étant entendu que cette décision restera soumise à tous les recours de droit.

Art. 5. — Les types des poteaux et des voitures seront soumis à l'approbation du préfet. Il ne pourra être installé aucune affiche étrangère au service des tramways, à l'extérieur des voitures.

Art. 6. — Les bureaux d'attente à établir aux stations devront être suffisamment vastes et toujours maintenus en parfait état de propreté. S'ils sont installés sur la voie publique, leurs types seront soumis à l'approbation du préfet.

Art. 7. — L'ébouage des rails et aiguillages sera fait de manière que les boues ou poussières ne soient pas rejetées éparses sur les voies publiques. Elles seront ramassées et disposées en tas, dans les agglomérations où il existerait un service journalier de nettoiement; les produits de l'ébouage seront aussitôt enlevés par la compagnie rétrocessionnaire, si les voitures de ce service sont déjà passées.

Art. 8. — Le matin et le soir, les dimanches et jours fériés exceptés, aux heures d'ouverture et de fermeture des ateliers, le prix des places de 2e classe sera, si l'administration municipale le requiert, abaissé au taux de 10 centimes pour toute distance. Les ouvriers utilisant ces trains spéciaux auront, en outre, la faculté de revenir par les trains du soir, moyennant un supplément de 5 centimes, c'est-à-dire que le trajet, aller et retour, en 2e classe, sera effectué au prix total de 15 centimes. Les heures et les itinéraires auxquels ce transport à prix réduit sera applicable seront fixés par l'administration municipale et soumis à l'approbation ministérielle.

Art. 9. — La compagnie rétrocessionnaire payera à la ville de Rouen une redevance annuelle fixée par kilomètre de voie ferrée, comprise entre la barrière actuelle de l'octroi, route de Neufchatel, au débouché du chemin de l'Eglise de Bois-Guillaume et le point terminus de la ligne sur le territoire de Rouen.

Cette redevance sera fixée de la manière suivante, par an et par kilomètre. :

De la 1re à la 5e année inclusivement de la concession : 200 francs;
De la 6e à la 10e année inclusivement de la concession : 250 francs;
De la 11e à la 20e année inclusivement de la concession : 300 francs;
De la 21e à la 30e année inclusivement de la concession : 350 francs;
De la 31e à la 40e année inclusivement de la concession : 400 francs;
Après la 40e année inclusivement de la concession : 500 francs.

Pour établir cette redevance, il sera procédé contradictoirement à un mesurage dans lequel ne seront pas comprises les voies d'évitement et de raccordement, ni les doubles voies ni les voies, empruntées à d'autres compagnies, ni celles empruntées au second réseau.

Art. 10. — Tous les frais d'actes, d'enregistrement, redevances à l'Etat ou aux communes, contributions et taxes publiques et enfin toutes dépenses quelconques pouvant résulter du présent ou en devenir la conséquence seront acquittés par la compagnie rétrocessionnaire sans aucun recours contre la ville.

La compagnie rétrocessionnaire sera tenue vis-à-vis de la ville à l'exécution des lois et règlements actuellement en vigueur ou qui interviendraient par la suite.

Elle devra la garantir envers qui de droit de toutes les responsabilités pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation de la ligne concédée.

Art. 11. — L'ingénieur voyer de la ville, les agents du service municipal de la voirie, munis de cartes spéciales délivrées par la compagnie rétrocessionnaire et visées par le maire, les employés de l'octroi, les pompiers et agents de police en tenue seront transportés gratuitement.

Toutefois, il ne sera pas reçu dans une voiture plus de six employés du service municipal à la fois.

En cas de sinistre, le matériel d'incendie et les pompiers, en uniforme, quel qu'en soit le nombre, seront transportés gratuitement.

Art 12. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, la compagnie rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 5.000 francs en numéraire ou en rente sur l'Etat calculée conformément au décret du 31 janvier 1872 ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus à la compagnie rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 13. — La compagnie rétrocessionnaire devra, pour l'exécution du présent et de ses suites, faire élection de domicile à Rouen et y être représentée par un directeur délégué, de nationalité française.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle destinée sera valablement faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine-Inférieure.

Fait double et signé après lecture, à Rouen, le 10 octobre 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques approuvés par le ministre des travaux publics.

Art. 2. — La ligne partira de Bois-Guillaume, route nationale n° 28, près la rue Dair, et aboutira à Rouen, place Beauvoisine. Elle empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Sur les territoires de Bois-Guillaume et de Bihorel : route nationale n° 28.

Sur le territoire de Rouen : route nationale n° 28 et place Beauvoisine.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois à partir de l'approbation des projets d'exécution. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne puisse être livrée à la circulation huit mois après cette date.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords inférieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m,44$).

La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à deux mètres (2^m) ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de trois mètres cinquante centimètres ($3^m,50$).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera réglée de façon qu'entre les parties les plus saillantes des deux véhicules qui se croisent, il y ait un intervalle libre d'au moins cinquante centimètres ($0^m,50$).

Art. 5. — Comme au type (*).

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage ou dans un empierrement conforme à celui existant, c'est-à-dire de 20 centimètres d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir, à ses frais, ce pavage ou cet empierrement. Toutefois, dans les parties où la chaussée est en empierrement, un pavé de 20 centimètres de largeur, au minimum, sera posé de chaque côté de chaque rail. Le ministre des travaux publics aura d'ailleurs le droit, à toute époque, d'exiger le pavage complet entre les rails et sur 50 centimètres en dehors, de part et d'autre.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises) il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^m,60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins $1^m,10$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plateforme de la voie publique.

Art. 7 à 10. — Comme au type.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 44 kilogrammes au moins par mètre courant, sur les sections où le tramway sera établi sur la chaussée avec rails noyés.

Sur les sections en accotement, les rails seront du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant et seront posés sur des traverses en bois.

L'autorité supérieure pourra autoriser tout autre type de voie.

Art. 11. — Les voitures ne devront pas s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs, mais seulement aux points d'arrêt qui seront fixés d'accord avec l'administration.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Sur le territoire de Bois-Guillaume. — Point terminus, rue Dair, rue du Hamel, mairie, chemin de l'Eglise, rue du Puits, rue du Docteur-Caron.

(*) Voir le type *Ann* 1882, p. 292, ou *Journal Officiel* du 11 décembre 1900.

Sur le territoire de Bihorel. — Rue Herbeuse.
Sur le territoire de Rouen.— Rue d'Ernemont, barrière d'octroi, rue de l'Avalasse, place Beauvoisine.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à quarante-cinq.

La durée minimum du service journalier ne pourra être inférieure à quinze heures.

Art. 15. — Les trains se composeront de trois voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 30 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le 31 décembre 1945.

Art. 17. — L'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le fait de cette expiration, l'Etat sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ces produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie, tels que les barrières et clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle, bâtiment spécial pour la production de l'électricité nécessaire pour assurer le service du tramway, conformément aux conditions résultant des articles 14 du présent cahier des charges et 23 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, et installations qui existeront sur la voie publique pour le transport de l'énergie électrique.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l'Etat aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'Etat.

L'Etat sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'esti-

mation qui en sera faite à dire d'experts; et réciproquement, si l'Etat le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, l'Etat ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18 et 19. — Comme au type.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement deviendra la propriété de l'Etat et lui restera acquise.

Art. 21 et 22.— Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Par voyageur :

Du terminus de Bois-Guillaume à la limite des communes de Bois-Guillaume et de Bihorel (rue du Docteur-Caron), et *vice versa* : 1re classe, 15 centimes ; 2e classe, 10 centimes.

De la limite des communes de Bois-Guillaume et de Bihorel (rue du Docteur-Caron) au terminus de Rouen, et *vice versa* : 1re classe, 15 centimes ; 2e classe, 10 centimes.

Si le service est continué après dix heures du soir en hiver et onze heures en été, les prix ci-dessus seront doublés à partir de ces heures limites.

Dans les voitures, chaque classe comportera le même nombre de places d'intérieur et de plateforme ; toutefois, la plateforme d'avant sera toujours affectée à la 2e classe.

Les enfants au-dessous de quatre ans tenus sur les genoux seront transportés gratuitement.

Les soldats et les sous-officiers en uniforme seront transportés à moitié prix.

Il est stipulé que le droit de péage entre pour les deux tiers et le prix de transport pour un tiers dans les taxes ci-dessus fixées.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, ils n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Art. 24. — Les voyageurs ne pourront introduire dans les voitures que

des bagages pesant 10 kilogr. au maximum et ne présentant aucun inconvénient pour les autres voyageurs. Ces bagages seront transportés gratuitement. Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement.

Art. 25. — (Supprimé).

Art. 26. — (Supprimé).

Art. 27. — (Supprimé).

Art. 28. — Dans les cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30. — (Supprimé).

Art. 31. — (Supprimé).

Art. 32. — (Supprimé).

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — (Supprimé).

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS EXERCICES PUBLICS

Art. 35 à 38. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 38. — (Supprimé).
Art. 39. — (Supprimé).
Art. 40 et 41. — Comme au type.

Fait en double, à Rouen, le 10 octobre 1900.

(N° 26)

[7 décembre 1900]

Décret affectant au ministère des travaux publics un terrain domanial à Hermillon (Savoie).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu l'ordonnance du 14 juin 1833 sur le mode à suivre dans tous les cas où il s'agit d'affecter un immeuble domanial à un service public de l'Etat ;

Vu la loi de finances du 28 décembre 1895, article 57 ;

Vu la lettre du 22 octobre 1900 par laquelle le ministre des finances donne son adhésion au projet d'affectation au service du département des travaux publics d'une parcelle de terre de 8 ares 90 centiares située sur le territoire de la commune d'Hermillon (Savoie) et dépendant de la route nationale n° 6 de Paris à Chambéry ;

Vu le plan ci-annexé,

Décrète :

Art. 1er. — L'immeuble domanial sus-mentionné est affecté au service du département des travaux publics.

Art. 2. — Les ministres des finances et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 27)

[10 décembre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre le fort de Vincennes et Montreuil-sous-Bois (Seine).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et, éventuellement, des messageries, entre le fort de Vincennes et Montreuil-sous-Bois (place de la République).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 22 novembre 1900, entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des tramways de l'Est-Parisien, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé du 30 mars 1899, sauf les modifications mentionnées dans ladite convention.

Cette convention, ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Il est interdit à la compagnie des tramways de l'Est-Parisien, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont concédées ou rétrocédées et de celle qui fait l'objet du présent décret, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION

L'an 1900 et le 22 novembre,

Entre le ministre des travaux publics agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par un décret,

D'une part :

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des tramways de l'Est-Parisien, ladite compagnie représentée par M. Henrotte, président du conseil d'administration autorisé à cet effet par délibération du conseil d'administration en date du 19 octobre 1900.

D'autre part :

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des tramways de l'Est-Parisien, qui accepte, une ligne de tramway à traction mécanique pour le transport des voyageurs, de leurs bagages et éventuellement des messageries, à établir entre le fort de Vincennes et Montreuil-sous-Bois (place de la République).

Cette concession est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — La compagnie s'engage à exécuter et à exploiter la ligne dont s'agit sans subvention ni garantie d'intérêt de la part de l'État et du département, dans les conditions déterminées par la convention et par le cahier des charges annexés au décret du 30 mars 1899, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département de la Seine, notamment, de la ligne de tramway de Fontenay-sous-Bois à Paris (place de la République) dont la ligne projetée constitue un embranchement.

Il est toutefois fait dérogation au cahier des charges susvisé en ce qui concerne les additions ou modifications faites aux articles ci-après :

a) Art. 2. — La ligne partira du terminus de la ligne de tramway de Saint-Maur, près du fort de Vincennes, pour aboutir à la place de la République, Montreuil-sous-Bois, où elle se raccordera à la ligne de tramway de Fontenay-sous-Bois à Paris (place de la République).

Elle empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Sur le territoire de Vincennes :

La route nationale n° 34 ;

La rue de l'Hôtel-de-Ville ;

La rue de Fontenay (chemin de grande communication n° 43) ;

Sur le territoire de Montreuil-sous-Bois :

La rue de Fontenay (chemin de grande communication n° 43) ;

La rue des Écoles (chemin de grande communication n° 39.

La ligne empruntera les voies du tramway de Paris (porte de Vincennes à Ville-Évrard) entre le fort de Vincennes et la rue des Écoles.

La voie sera double depuis le fort de Vincennes jusqu'à la rue de Fontenay, ainsi qu'entre la rue de Montreuil et la rue des Ecoles ; elle sera unique avec garages sur le reste du parcours.

b) Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens est fixé à vingt.

c) Art. 23. — Le maximum des tarifs à percevoir sera pour l'ensemble du parcours :

15 centimes en 1re classe;
10 centimes en 2e classe.

d) Les articles 37 *ter* des cahiers des charges des lignes déclarées d'utilité publique par décret du 30 mars 1899 dont la compagnie de l'Est-Parisien est concessionnaire, sont remplacés par les dispositions suivantes, qui s'appliqueront à toutes les lignes de tramways dont la compagnie est concessionnaire :

Art. 37 *ter*. — Le concessionnaire devra, pour les travaux de construction de la ligne, soit introduire dans les marchés qu'il passera avec des entrepreneurs, soit appliquer lui-même les dispositions semblables aux dispositions insérées dans les cahiers des charges des marchés des travaux publics, par application des décrets du 10 août 1899.

Le concessionnaire devra organiser son exploitation de manière à satisfaire aux prescriptions ci-après :

1° Il devra assurer aux ouvriers et employés un jour de repos périodique et un congé annuel sans que le nombre total des jours de repos et de congé puisse obligatoirement excéder soixante-quatre par an;

2° Il ne devra employer que des ouvriers et employés de nationalité française;

3° Il devra accorder aux ouvriers et employés un salaire minimum de 5 francs par jour de travail effectif, ou des appointements de 150 francs par mois. Le salaire intégral sera assuré pendant les périodes d'instruction militaire;

4° La durée moyenne du travail effectif ne devra pas dépasser dix heures par jour ou soixante heures par semaine avec maximum de douze heures par jour, sous réserve des limitations plus strictes qui pourraient être imposées par le préfet de police au point de vue de la sécurité de l'exploitation.

En cas de nécessité absolue, le concessionnaire pourra déroger aux prescriptions ci-dessus avec l'autorisation expresse de l'administration; les heures de travail supplémentaires faites dans ces conditions donneront lieu à une majoration de salaire.

Les prescriptions ci-dessus pourront être revisées d'accord entre le ministre et le concessionnaire, les délégués élus par l'ensemble du personnel intéressé ayant été préalablement entendus.

En cas d'accident survenu dans le travail, l'ouvrier recevra les indemnités fixées par la loi du 9 avril 1898. L'administration aura toujours le droit d'imposer les mesures de sécurité et d'hygiène reconnues nécessaires.

Une commission sera délivrée sous forme de contrat de louage à tout employé ou ouvrier majeur des deux sexes ayant accompli 24 mois de service.

Pour inexécution des dispositions du présent article, le concessionnaire sera passible d'une amende qui sera fixée par le ministre des travaux publics et qui sera égale à la somme nécessaire pour indemniser les ouvriers lésés. Si des infractions graves et réitérées étaient constatées, le concessionnaire encourrait la déchéance.

e) L'article 37 *quater* du cahier des charges annexé au décret du 30 mars 1899 sera applicable aux lignes de tramway de Charenton à la Varenne Saint-Hilaire, de Saint-Maur-des-Fossés à Vincennes et de Joinville-le-Pont à Champigny.

Fait double à Paris, les jours, mois et an que dessus.

(N° 28)

[19 décembre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway de l'hôpital du Dey (commune d'Alger) à l'école normale (commune de la Bouzaréah).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et la proposition du gouverneur général de l'Algérie.

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Alger, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre l'hôpital du Dey (commune d'Alger) et l'école normale (commune de la Bouzaréah), par Notre-Dame-d'Afrique (commune de Saint-Eugène), avec raccordement au tramway d'Alger à Coléa.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2.— Le département d'Alger est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Sont approuvés :

1° La convention passée, le 10 octobre 1900, entre le préfet d'Alger, agissant au nom du département, d'une part, et le syndicat des communes d'Alger, de Saint-Eugène et de la Bouzaréah, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention ;

2° Le traité passé, le 10 octobre 1900, entre le syndicat des communes d'Alger, de Saint-Eugène et de la Bouzaréah, et M. Sandoz, pour la rétrocession de l'entreprise.

Ladite convention et le traité, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION DE CONCESSION

Entre le préfet du département d'Alger, agissant au nom du département, en vertu :

1° Des lois du 11 juin 1880 et 17 juillet 1883 ;

2° De la délibération du conseil général d'Alger, en date du 10 mai 1897 ;

3° De la délibération de la commission départementale, en date du 5 juillet 1900, prise conformément à la délibération du conseil général ci-dessus visée,

D'une part ;

Et M. Raphaël Antonini, agissant aux présentes en qualité de président du syndicat des communes d'Alger, de la Bouzaréah et de Saint-Eugène, constitué par décret du 28 mai 1900, et comme spécialement autorisé, à l'effet des présentes, par délibération du comité du syndicat en date du 10 octobre 1900,

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département d'Alger, au nom du département concède, sous réserve de la déclaration d'utilité publique, au syndicat des communes d'Alger, de la Bouzaréah et de Saint-Eugène, une ligne de tramway à traction électrique d'Alger (hôpital du Dey) à la Bouzaréah (école normale), avec embranchement sur la ligne d'Alger à Coléa.

Art. 2. — M. Antonini, ès qualité, déclare accepter cette concession qui est faite sous les conditions stipulées au cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction du cahier des charges ci-annexé, ont été supprimés les articles 38 et 39 du cahier des charges type, annexé aux décrets des 6 août 1881 et 13 février 1900, et ont été modifiés les articles 5, 7, 10, 14, 15, 23, 24, 30, 32, 34 et 36 du même cahier des charges type.

Fait en double expédition à Alger le 10 octobre 1900.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

Entre M. Raphaël Antonini, agissant aux présentes en qualité de président du syndicat des communes d'Alger, de la Bouzaréah et de Saint-Eugène, constitué par décret du 28 mai 1900, et en outre comme spécialement autorisé à l'effet des présentes par délibération du comité du syndicat, en date du 10 octobre 1900.

D'une part ;

Et M. Charles-Albert Sandoz, ingénieur civil demeurant à Mustapha, 17, boulevard Bon-Accueil, agissant en qualité de rétrocessionnaire du tramway d'Alger à la Bouzaréah, suivant délibérations conformes prises par les conseils municipaux de la Bouzaréah et de Saint-Eugène, à la date du 22 juillet 1899, et par le conseil municipal d'Alger, à la date du 25 août 1899,

D'autre part ;

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le syndicat des communes ci-dessus désignées s'engage à rétrocéder à M. Sandoz, pour une durée égale à la concession qui pourra lui être accordée par le département, la construction, l'entretien et l'exploitation d'une ligne intercommunale de tramway à traction électrique par fils aériens, destinée au transport des voyageurs et des marchandises et allant de l'hôpital du Dey (commune d'Alger) à l'école normale de la Bouzaréah (commune de la Bouzaréah), avec embranchement reliant ce tramway à la ligne d'Alger à Coléa, de la société des chemins de fer sur routes de l'Algérie.

Art. 2. — M. Sandoz déclare accepter cette rétrocession ; elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, aux décrets des 6 août 1881 et 13 février 1900 et aux conditions stipulées au cahier des charges de la concession aux communes syndiquées, auxquelles M. Sandoz déclare souscrire.

Le rétrocessionnaire sera en conséquence assujetti envers les communes d'Alger, de la Bouzaréah et de Saint-Eugène à toutes les obligations imposées à ces communes elles-mêmes par ce cahier des charges.

Art. 3. — Aussitôt après la déclaration d'utilité publique et dans le délai de six mois, sous peine de déchéance, M. Sandoz s'oblige à se substituer une société anonyme spéciale, constituée conformément aux lois des 24 juillet 1867 et 1er août 1893, pour une durée au moins égale à la durée de la concession, et avec laquelle il restera solidairement responsable pendant un délai de dix ans, ce délai courant de la mise en exploitation de la ligne entière.

Art. 4. — M. Sandoz s'engage à exécuter la ligne conformément aux indications de l'avant-projet déposé et aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la convention de concession. Néanmoins, il pourra introduire dans la rédaction des projets définitifs les modifications qu'il jugera de nature à améliorer l'avant-projet présenté.

Sous la réserve inscrite à l'article 7 ci-après, les communes s'engagent à ne rien réclamer pour l'occupation par le tramway de surfaces de terrain qui seraient leur propriété, ni pour l'emprunt qui pourra être fait des voies publiques.

Art. 5. — La fixation définitive du capital de premier établissement résultera de la production des projets et devis définitifs à établir dans les conditions fixées par l'article 3 du cahier des charges, lesdits projets et devis dûment approuvés par l'autorité compétente.

Dans le montant du capital de premier établissement, les frais d'études de constitution de société, les frais généraux et intérêts du capital pendant la construction, seront portés pour une somme à forfait de 100,000 fr.

Art. 6. — En cas d'insuffisance du produit brut, impôts déduits, de la ligne rétrocédée, pour faire face annuellement aux dépenses d'exploitation et au payement de l'intérêt du capital de premier établissement, calculé au taux de 4 fr. 50 p. 100, amortissement compris, les communes syndiquées s'engagent pendant une période de quinze ans à partir de la mise en exploitation de la ligne entière, à couvrir cette insuffisance jusqu'à concurrence d'une somme totale de 21,000 fr. et au prorata de cette garantie par chacune d'elles, savoir : 15,000 fr. pour Alger, 5,000 fr. pour la Bouzaréah, 1,000 fr. pour Saint-Eugène ; formant le total de 21,000 fr. qui ne pourra jamais être dépassé.

Les règlements auront lieu conformément au décret du 20 mars 1882.

Art. 7. — Dès que le produit brut, impôts déduits, de la ligne rétrocédée deviendra supérieur à la somme nécessaire pour couvrir les dépenses de l'exploitation et l'intérêt à 4 fr. 50 p. 100 du capital de premier établissement, le surplus sera partagé entre les communes, dans la proportion des avances faites par chacune d'elles, jusqu'à concurrence seulement du remboursement complet de ces avances, sans intérêts.

Toutefois, le versement aux communes de cet excédent ne pourra avoir lieu qu'après que le rétrocessionnaire se sera remboursé lui-même des avances qu'il aurait pu faire antérieurement, en cas d'insuffisance de la garantie du syndicat, pour couvrir les dépenses d'exploitation, augmentées de l'intérêt à 4 fr. 50 p. 100 du capital du premier établissement.

Lorsque toutes les avances, tant celles du rétrocessionnaire que celles des communes, auront été remboursées intégralement, comme il est dit ci-dessus, les communes recevront des droits de stationnement qui sont fixés annuellement ainsi qu'il suit : 1,000 fr. pour Alger, 333 fr. 35 pour la Bouzaréah et 66 fr. 65 pour Saint-Eugène.

Art. 8. — Il demeure entendu que, par dérogation à l'article 8 de la loi du 11 juin 1880, et en raison des dépenses importantes nécessitées par l'établissement de la ligne, il ne pourra être accordé dans les communes, soit par un syndicat de ces communes, aucune concession concurrente ou parallèle à cette ligne de tramway.

Les droits du département et ceux de l'Etat demeurent entièrement réservés.

Art. 9. — M. Sandoz ou la société qu'il se substituera remplira toutes les formalités prescrites par les lois et règlements en vigueur, pour ses installations électriques, ainsi que les conditions qui lui seront imposées par l'administration des postes et télegraphes et autres administrations compétentes.

Il prendra à sa charge tous les risques résultant des dommages causés directement ou indirectement aux ouvrages publics ou appartenant à des tiers par l'emploi de la traction électrique. Il exécutera tous les travaux nécessaires à la réparation de ces dommages, notamment en ce qui concerne les lignes téléphoniques.

Art. 10. — S'il est employé sur la ligne du personnel étranger, il ne pourra atteindre plus de un dixième de l'effectif total.

Art. 11. — Dans le mois qui suivra la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 10,000 fr. en numéraire ou en rente sur l'Etat, calculée confor-

mément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. 8,000 fr. seront rendus au rétrocessionnaire aussitôt après la réception définitive des travaux ; les derniers 2,000 fr. ne seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

Art. 12. — Le rétrocessionnaire fait dès à présent élection de domicile à Mustapha, 17, boulevard Bon-Accueil, ou en tout autre lieu qui pourra être ultérieurement fixé comme siège de son exploitation dans la ville d'Alger.

Toutes pièces, actes ou ordre lui seront signifiés ou adressés à ce domicile.

Art. 13 et dernier. — Les frais de timbre d'enregistrement, d'impression, expédition ou tous autres, auxquels donneront lieu le cahier des charges ainsi que la convention de concession et le présent traité de rétrocession, seront supportés par le rétrocessionnaire.

Fait en double, à Alger le 10 octobre 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, messageries et marchandises.

La traction aura lieu par moteur mécanique.

Art. 2. — La ligne partira de l'hôpital du Dey, à proximité du terminus actuel du tramway de la colonne Voirol à l'hôpital du Dey.

Elle empruntera d'abord la chaussée du boulevard de Champagne, puis celle du chemin de ronde de l'hôpital du Dey, dit rue de Picardie. Elle entrera ensuite en déviation pour atteindre vers l'angle sud-ouest des cimetières d'Alger le pied du coteau de Notre-Dame d'Afrique. A l'aide d'un plan incliné, elle gravira ce coteau et viendra déboucher sur le plateau de la Basilique, pour emprunter ensuite la chaussée du chemin vicinal de la vallée des Consuls, jusqu'au delà de l'entrée du couvent des Carmélites.

En nouvelle déviation de ce point à Sidi ben Nour, elle s'établira ensuite sur l'accotement des chemins vicinaux ordinaires nos 1 et 6 de la commune de la Bouzaréah et, passant le long de la place du village de la Bouzaréah, elle aboutira ainsi à l'école normale.

Un embranchement raccordera la ligne projetée avec celle d'Alger à Coléa, en passant par le boulevard de Flandre (chemin nord de l'hôpital du Dey).

Art. 3. — Comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ou *Journal officiel* du 25 décembre 1900.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 m. 55.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2 mètres et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres.

La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 6 mètres pour les locomotives et de 4 mètres pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1 m. 365.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 16 mètres dans les parcours à crémaillère.

Le maximun des déclivités est fixé à 75 millimètres par mètre pour les parties à adhérence et à 250 millimètres par mètre pour les parties à crémaillère.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — Comme au type.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast de 1 m. 90 de largeur et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de 4 mètres, cette largeur étant mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route. Toutefois, pour les chaussées dont la largeur actuelle est inférieure à 4 mètres, cette largeur actuelle sera seule maintenue en dehors de ces mêmes limites.

L'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité, du côté de la chaussée de la voie publique, au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie en moellons, d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire, dans les parties de routes ou de chemins dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre, l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de 1 m. 40 subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête exté-

rieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8 et 9. — Comme au type.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails noyés dans la chaussée seront en acier, à gorge, et du poids de 28 kilog. au moins par mètre courant; ils seront posés sur une couche de sable.

Pour les voies placées sur accotement ou en déviation, les rails seront du type vignole et du poids de 18 kilogrammes par mètre courant; ils seront posés sur traverses en chêne ou acier, espacées de 90 centimètres en moyenne.

Art. 11. — Les voitures ne s'arrêteront qu'aux arrêts et aux croisements.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, et des gares pour la réception et la livraison des marchandises, suivant les indications ci-après :

1° Hôpital du Dey (tête de ligne);
2° Cimetières d'Alger;
3° Notre-Dame-d'Afrique ;
4° Sidi-ben-Nour ;
5° Observatoire ;
6° La Bouzaréah ;
7° Ecole normale ;

Les gares de l'hôpital du Dey, l'Observatoire, la Bouzaréah et l'École normale, seront seules ouvertes à la réception et à la livraison des marchandises en petite vitesse.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sur la ligne entière, est fixé à six.

Deux années après l'ouverture de la ligne à l'exploitation, le concessionnaire sera tenu de mettre en marche au moins une fois par semaine, au jour fixé par lui, un train dans chaque sens, correspondant avec la der-

nière voiture partant de l'hôpital du Dey, dans la direction d'Alger, et avec celle partant à la sortie du théâtre pour l'hôpital du Dey.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les trains se composeront de quatre voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 32 mètres Sur les parcours à crémaillère, le nombre des voitures sera réduit à trois et la longueur totale à 24 mètres.

La vitesse des trains en marche sera, au plus, de 15 kilomètres à l'heure en dehors des zones d'agglomération. Sur les sections .à crémaillère, cette vitesse sera réduite à 6 kilomètres à l'heure.

Les voitures automobiles seront pourvues, en sus d'un frein à mains, de moyens de freinage tels qu'une voiture isolée puisse être arrêtée sur une longueur de 10 mètres dans les conditions normales d'adhérence.

L'effectif du matériel roulant comprendra au moins deux tracteurs à crémaillère, quatre voitures automobiles et quatre remorques pour les voyageurs, et six plates-formes à marchandises. Sur les quatre automobiles, deux pourront être pourvues d'un compartiment spécial pour les bagages et les messageries.

Le nombre des places de 2e classe pourra ne pas dépasser le quart de la totalité des places d'intérieur des voitures automobiles.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 23. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Voyageurs. { Voitures couvertes, fermées à glace, au moins pendant l'hiver, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,11	0,07	0,18
Voitures couvertes et fermées à vitres, au moins pendant l'hiver (3e classe).	0,07	0,05	0,12
Enfants . { Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0,03	0,02	0,05
Sans que la perception puisse être inférieure à 10 centimes.			
Petite vitesse.			
Bœufs vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait . .	0,15	0,10	0,25
Veaux et porcs.	0,06	0,04	0,10
Moutons, brebis, agneaux et chèvres.	0,03	0,02	0,05
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,90	0,60	1,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,48	0,32	0,80
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler, dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,42	0,28	0,70
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises .	0,30	0,20	0,50
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,24	0,16	0,40

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes.	0,20	0,10	0,30
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, 2 fr.,50 par wagon et par kilomètre.			
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,75	0,50	1,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,96	0,64	1,60
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Des billets d'aller et retour avec réduction de 30 p. 100 seront mis à la disposition du public pour les parcours hôpital du Dey à l'observatoire, la Bouzaréah et l'école normale et *vice versa*. Des cartes d'abonnement mensuelles, trimestrielles, semestrielles et annuelles seront délivrées pour les mêmes parcours. Le prix en sera établi en prenant pour base un nombre présumé de quarante-cinq voyages à l'aller et autant au retour par mois, avec un taux de réduction minimum de 40 p. 100 sur le prix des billets d'aller et retour. Pour les élèves des lycées, collèges et pensions, âgés de moins de vingt et un ans, le prix de la carte d'abonnement sera réduit de un tiers. Les cartes d'abonnement ne seront pas valables pour les trains mis en marche en dehors des heures réglementaires de service, à la sortie du théâtre. Le prix des places pour ces trains sera double du tarif ordinaire.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens. Dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 1 kilomètre, elle sera comptée pour 1 kilomètre.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des sta-

tions extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation.

Dans aucun cas il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogr.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilog.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. payera comme 10 kilogr. entre 10 et 20 kilogr., comme 20 kilogr., etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, le maximum de poids par colis sera limité à 150 kilogr. et les coupures seront établies :

1° De 0 à 5 kilogr.

2° Au-dessus de 5 kilogr. jusqu'à 10 kilogr.

3° Au-dessus de 10 kilogr., par fraction indivisible de 10 kilogr.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque ne pourra être inférieur à 25 centimes pour la grande vitesse et à 50 centimes pour la petite vitesse.

Art. 24. — Les colis à la main qui ne pourront trouver place sous les banquettes, sans gêner les voyageurs ou le service, seront considérés comme messagerie, et le tarif de l'article 23 leur sera applicable ; il en sera de même des bagages.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 10 kilogr. n'aura à payer, pour le port de ce bagage, s'il le conserve avec lui, et dans les conditions du paragraphe précédent, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement et elle sera réduite à 5 kilogr. pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 25 à 30. — Comme au type.

Art. 30. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement cinq heures avant le départ de ce train. Les primeurs destinées à l'exportation seront expédiées par le premier train qui suivra leur remise en gare.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établie un tarif réduit, approuvé par le préfet, pour tout

expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition du concessionnaire, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 31. — Comme au type.

Art. 32. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 3,000 habitants, soit un centre de population de 3,000 habitants situé à plus de 3 kilomètres de la gare du tramway.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 33. — Comme au type.

Art. 34. — Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines, des usines ou des magasins généraux, ou faisant partie de l'outillage des ports maritimes, par la perception d'une redevance qui est fixée à 15 centimes par tonne pour le premier kilomètre et à 8 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35. — Comme au type.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix de transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes, conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités.

Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Les sous-agents des télégraphes seront transportés gratuitement lorsqu'il seront porteurs d'un billet certifiant qu'ils sont en service ; ce billet sera remis au receveur de la voiture. Il ne sera pas admis dans une voiture plus de deux employés à la fois.

Le concessionnaire sera tenu de faire le service des colis postaux conformément à la loi du 3 mars 1881 et aux règlements d'administration publique pour l'application de cette loi ; et celà dans les mêmes conditions que les compagnies de chemins de fer, signataires de la convention du 2 novembre 1880, visée dans cette loi et ces règlements.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — Comme au type.

Art. 38. — (Supprimé).

Art. 39. — (Supprimé).

Art. 40 et 41. — Comme au type.

Arrêté à Alger, le 10 octobre 1900.

(N° 29)

[19 décembre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique le prolongement du tramway de Saumur à Saint-Florent jusqu'à l'extrémité du bourg de Saint-Florent, et d'un raccordement avec la gare de Saumur-Etat.

Le président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, du prolongement de la ligne de tramway de Saumur à Saint-Florent jusqu'à l'extrémité du bourg de Saint-Florent et d'un raccordement de ladite ligne avec la ligne de Saumur-Etat.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Saumur est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du prolongement et du raccordement dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret susvisé du 3 janvier 1896.

Art. 3. — Est approuvé l'avenant à la convention du 14 novembre 1895, passé, le 25 octobre 1899, entre le maire de Saumur, au nom de la ville, et la compagnie française des voies ferrées économiques pour la rétrocession du prolongement et du raccordement susmentionnés.

Ledit avenant et les plans d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

DEUXIÈME AVENANT

AU TRAITÉ DE RÉTROCESSION DU 14 NOVEMBRE 1895.

Entre les soussignés :

1° M. le docteur Peton, maire de la ville de Saumur, agissant au nom et pour le compte de cette ville, en vertu d'une délibération du conseil municipal de Saumur du 17 juin 1898,

D'une part ;

2° La compagnie française des voies ferrées économiques, société anonyme au capital de 5 millions de francs, dont le siège est à Paris, 3, rue Lafayette, représentée au présent par M. Grouille, chef de l'exploitation des tramways de Saumur, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 5 mai 1899,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

La ville de Saumur est en instance pour obtenir de l'Etat la concession : 1° d'un prolongement de la ligne de Saumur à Saint-Hilaire-Saint-Florent

dans la traverse de Saint-Hilaire-Saint-Florent sur une longueur de 1.415 mètres; 2° d'un raccordement de ladite ligne avec la gare de Saumur-Etat sur une longueur de 425 mètres.

La ville de Saumur s'engage, dans le cas où cette concession lui serait accordée, à rétrocéder lesdits prolongement et raccordement à la compagnie française des voies ferrées économiques qui l'accepte.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite à toutes les clauses et conditions du traité du 14 novembre 1895 et du cahier des charges qui y est annexé, sauf les deux modifications ci-après.

CAHIER DES CHARGES

Art. 6. — Par dérogation spéciale à l'article 6, la compagnie ne sera pas tenue d'établir de pavage dans toute la largeur de la zone de 2 mètres occupée par le tramway. Le pavage sera limité à la zone comprise entre la bordure de trottoir et le rail le plus voisin.

Art. 12. — L'entretien à la charge du concessionnaire comprend l'empierrement des entre-rails, de l'entre-voie et de la zone de 50 centimètres qui sert d'accotement au rail le plus voisin de l'axe de la chaussée. Il comprend, en outre, le pavage de la zone comprise entre la bordure de trottoir et le rail le plus voisin.

Cette rétrocession prendra fin en même temps que la concession faite à la ville de Saumur par le décret du 8 janvier 1896.

Aucun nouveau cautionnement ne sera exigible de la compagnie rétrocessionnaire.

Fait et signé, en double original, à Saumur, 25 octobre 1899.

(N° 30)

[21 décembre 1900]

Décret autorisant, à titre transitoire, l'exploitation en régie des chemins de fer de la compagnie franco-algérienne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu la loi du 12 décembre 1900, ayant pour objet le rachat des concessions de chemins de fer de la compagnie franco-algérieune;

Vu, notamment, l'article 2 qui autorise le ministre des travaux publics à pourvoir provisoirement à l'exploitation des lignes rachetées par tels moyens qu'il jugera le plus avantageux pour le Trésor et porte qu'un dé-

cret déterminera les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire;

Vu le décret du 19 août 1897, portant réorganisation des services des travaux publics en Algérie;

Vu le décret du 23 août 1898, relatif aux attributions du gouverneur général de l'Algérie;

Vu la lettre du gouverneur général de l'Algérie, en date du 15 décembre 1900,

Décrète :

Art. 1er. — A titre transitoire, et jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement, les lignes qui composent le réseau actuel de la compagnie franco-algérienne seront exploitées en régie dans les conditions prescrites par le cahier des charges qui régit lesdites lignes.

Art. 2. — L'administration des lignes constituera un service distinct, qui sera confié, sous l'autorité du ministre des travaux publics, à un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines à désigner par le ministre, après avis du gouverneur général.

Un chef d'exploitation désigné également par le ministre des travaux publics, après avis du gouverneur général, sera chargé de tous les détails du service (voie, bâtiments, traction et service commercial).

Art. 3. — Des arrêtés du ministre des travaux publics détermineront, sur la proposition de l'ingénieur en chef, administrateur des lignes, après avis du gouverneur général :

1° Les cadres des divers agents employés sur le réseau;

2° Leur traitement et les indemnités accessoires;

3° Les sommes qui pourront être distribuées en fin d'exercice, à titre de prime de gestion ou d'économie, aux agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du service et aux résultats favorables de l'exploitation.

Art. 4. — Les fonctionnaires et agents appartenant au cadre permanent du ministère des travaux publics qui seront employés sur les lignes seront considérés comme étant en service détaché.

Les autres agents, à l'exception du caissier, seront nommés par l'ingénieur en chef administrateur. Ils ne seront considérés que temporairement comme agents de l'Etat.

Art. 5. — Un caissier, nommé après avis du gouverneur général par le ministre des travaux publics avec l'agrément du ministre des finances, sera chargé de centraliser les recettes et d'acquitter les dépenses assignées sur sa caisse par des ordonnances de l'ingénieur en chef. Il sera justiciable de la cour des comptes. Il devra verser au Trésor public un cautionnement en numéraire, dont le montant sera déterminé par une décision du ministre des travaux publics, après avis du gouverneur général.

Art. 6. — Les agents appelés à remplir les fonctions de chef de gare et à percevoir les produits de l'exploitation fourniront un cautionnement dont la nature et la quotité seront déterminées par le ministre des travaux publics, après avis du gouverneur général. Ils n'acquitteront aucune dépense sans avis d'ordonnance de l'ingénieur en chef, visé par le caissier. Toutefois, l'ingénieur en chef pourra les autoriser à prélever sur leurs caisses les sommes nécessaires au payement des détaxes, transactions, menues dépenses et autres frais urgents, à la charge d'en obtenir l'ordonnancement au moins tous les mois, sur la présentation de bordereaux dûment certifiés et appuyés, quand il y aura lieu, de pièces justificatives.

Art. 7. — Le budget annuel de l'exploitation, comprenant les prévisions des recettes et les crédits nécessaires aux dépenses, est établi par l'ingénieur en chef administrateur et soumis à l'approbation du ministre des travaux publics, après avis du gouverneur général, trois mois au moins avant l'ouverture de l'exercice.

Le ministre ouvre, sur la demande du même ingénieur en chef, après avis du gouverneur général, les crédits supplémentaires ou extraordinaires et arrête les articles additionnels correspondant aux restes à recouvrer ou à payer des exercices clos.

La nomenclature des recettes et celle des dépenses seront conformes à celles qui sont adoptées sur le réseau de l'Etat.

Le service des approvisionnements des magasins est assuré au moyen d'un fonds de roulement dont un arrêté du ministre des travaux publics détermine l'importance, après avis du gouverneur général.

Art. 8. — La comptabilité de l'ingénieur en chef administrateur sera conforme aux règles en vigueur pour le service des ponts et chaussées.

Un agent sera spécialement désigné pour centraliser auprès de l'ingénieur en chef toutes les écritures de la comptabilité de la régie (recettes, dépenses, écritures d'ordre et de contrôle).

La comptabilité du caissier et des chefs de gare sera tenue en partie double; la forme des registres et autres pièces de comptabilité sera déterminée par le ministre des travaux publics, de concert avec le ministre des finances.

Les chefs de gare feront parvenir chaque jour au caissier les produits qu'ils auront encaissés la veille, sauf déduction des prélèvements prévus à l'article 6.

Ces produits seront inscrits, au moyen d'un bulletin adressé par les chefs de gare à l'ingénieur en chef administrateur, sur le livre de comptabilité de ce chef de service.

Sur l'ordre de l'ingénieur en chef, les sommes qui excéderaient les besoins du service seront versées par le caissier entre les mains du trésorier-payeur du département d'Oran.

Jusqu'à ce que la comptabilité ait pu être organisée et au plus tard jusqu'au 1er mars 1901, le service de la recette et de la dépense de l'exploitation s'effectuera conformément aux règles en usage dans l'administration actuelle des lignes.

Art. 9. — Le caissier sera responsable des recouvrements qu'il opérera directement, ainsi que des sommes qui lui seront versées par les chefs de gares, au vu des états de produits arrêtés par l'ingénieur en chef. Il sera également responsable des payements effectués par lui directement ou, sur son visa, par les chefs de gare, conformément aux dispositions de l'article 6.

Il sera soumis, de même que les chefs de gare, aux vérifications de l'inspection générale des finances.

Art. 10. — Le contrôle de l'État s'exercera sur les lignes conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, par les fonctionnaires et agents chargés du contrôle des chemins de fer en Algérie.

Le compte de l'administration des lignes, dressé par l'ingénieur en chef dans le mois qui suit l'expiration de l'exercice, est soumis à la commission de vérification des comptes instituée par le décret du 8 novembre 1889.

Art. 11. — Les ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 31)

[25 février 1899]

Communes.— Taxe pour frais de réfection d'un trottoir.— Absence d'anciens usages. — Frais de timbre. — (Sieur Bourdin).

En l'absence d'anciens usages, une ville ne peut pas imposer à un riverain une taxe pour frais de réfection d'un trottoir au droit de sa propriété.— Frais de timbre.— Remboursement ordonné au profit du requérant, qui obtient gain de cause.

Considérant qu'il résulte des pièces versées au dossier et notamment de la délibération du conseil municipal de Saint-Germain-en-Laye en date du 8 mars 1827 qu'il n'existe dans cette commune aucun usage ancien concernant le pavage et en vertu duquel les frais de travaux de restauration du trottoir exécutés au droit de la propriété du sieur Bourdin puissent être mis à la charge de celui-ci; que, dès lors, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et d'accorder au sieur Bourdin la décharge qu'il sollicite (Arrêté annulé ; décharge. Les frais de timbre exposés par le sieur Bourdin et dont le montant s'élève à 4 fr. 80 c. lui seront remboursés par la commune de Saint-Germain-en-Laye).

(N° 32)

[3 mars 1899]

Travaux communaux. — Installation de calorifères dans un groupe scolaire. Interprétation. Appareils donnant l'intensité de chaleur prévue sans dépasser le maximum de consommation spécifié au

marché. Pas d'indemnité au profit de la ville. — (Ville de Lyon contre sieur Archinard).

Procédure. Frais d'expertise. Liquidation. Compétence. Le Conseil de préfecture n'est pas compétent pour liquider directement les frais d'expertise : cette attribution appartient au président du conseil de préfecture, sauf opposition devant ledit conseil. Arrêté annulé. Renvoi.

VU LA REQUÊTE présentée pour la ville de Lyon, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil, annuler un arrêté en date du 5 août 1893, ensemble et en tant que de besoin deux arrêtés en date du 24 juillet 1891 et 19 novembre 1892, par lesquels le conseil de préfecture du Rhône, après avoir ordonné qu'il soit procédé, à deux expertises successives, a rejeté sa demande en indemnité formée contre le sieur Archinard, relativement à des travaux d'installation d'appareils de chauffage, et de ventilation, dans le groupe scolaire de la rue de l'Ordre, et mis à sa charge la moitié des frais de la première expertise ainsi que la totalité de ceux de la deuxième expertise ;

CONSIDÉRANT ... (question de fait).

Sur le recours incident tendant à faire mettre à la charge de la ville tous les frais d'expertise : — Considérant qu'il résulte de ce qui précède, que la ville de Lyon, doit être condamnée aux dépens de première instance, y compris la totalité des frais d'expertise ;

Sur les conclusions de la ville tendant à la réduction des frais et honoraires alloués aux experts : — Considérant que la liquidation de ces frais et honoraires a été faite par l'arrêté attaqué, et non par le président du conseil de préfecture, seul compétent pour y procéder, qu'il y a lieu par suite d'annuler, sur ce point, l'arrêté attaqué et de renvoyer la ville à se pourvoir devant le président du conseil de préfecture conformément aux dispositions de l'art. 23 de la loi du 22 juillet 1889... (Dépens de première instance et les frais d'expertise mis en totalité à la charge de la ville de Lyon. Liquidation des frais et honoraires dus aux experts, faite par l'arrêté attaqué annulée. La ville de Lyon supportera les dépens exposés devant le Conseil d'Etat).

(N° 33)

[3 mars 1889]

Travaux communaux. — Appropriation d'une maison d'école. — Malfaçons. — Responsabilité de l'entrepreneur. — Étendue. — (Commune de Villeneuve-les-Montréal).

Lorsque les malfacons sont de faible importance et ne compromettent pas la solidité de l'ouvrage, y a-t-il lieu d'ordonner la réfection de l'ouvrage ou de prononcer seulement une réduction sur le décompte ? — Résolu dans ce dernier sens.

Réception définitive. — Solde du décompte. — Refus de paiement. — L'architecte d'une commune ayant, en présence des délégués du conseil municipal, procédé à la réception définitive des travaux d'appropriation d'une école plus d'un an après l'achèvement des travaux et près d'une année après la prise de possession par le service, la commune ne peut pas se refuser à payer le solde du décompte, sous prétexte que l'architecte seul aurait signé le procès-verbal de réception définitive. — Si le refus par les délégués de signer le procès-verbal est uniquement motivé par l'exagération de certains articles du décompte et de prétendues malfaçons qui ne sont que des imperfections de détail. Condamnation de la commune au paiement de la somme demandée par l'entrepreneur dans les mémoires ultérieurs à la réclamation primitive.

Suspension des travaux durant plusieurs années et réalisation du fait de la commune. Indemnité allouée à l'entrepreneur.

Architecte. — Responsabilité. — Défectuosités de planchers. — Pas de responsabilité pour l'architecte si, d'une part, pour prévenir la pourriture d'un plancher, il a fait commencer des travaux d'aération qui ont été suspendus par suite de circonstances indépendantes de sa volonté et si, d'autre part, le plancher qui a fléchi, existait avant les travaux dirigés par lui, et alors surtout que la commune a refusé d'autoriser les réparations de consolidation qu'il proposait.

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport des experts, que les malfaçons relevées à la charge de l'entrepreneur sont de faible importance et ne compromettent pas la solidité de la construc-

tion ; que, par suite, il n'y avait lieu qu'à une réduction sur le montant du décompte et que c'est avec raison que les conclusions de la commune tendant à la réfection des ouvrages correspondants ont été rejetées.

Considérant qu'il résulte des énonciations du procès-verbal d'expertise, que les experts, en calculant le montant du décompte, ont préalablement opéré les déductions qui leur paraissaient justifiées ; que ces déductions constituent une suffisante réparation des malfaçons et que, par suite, c'est à tort que l'arrêté attaqué a réduit encore de 130 francs le montant du décompte ; qu'ainsi, l'entrepreneur est fondé à demander le rétablissement de cette somme au décompte ;

En ce qui touche le solde du décompte : — Considérant que les travaux d'appropriation de l'école ont été terminés dans les premiers mois de l'année 1889 ; que l'inspecteur primaire a pris possession du bâtiment le 22 avril 1889 et que le 10 février 1890, l'architecte a procédé à la reception définitive en présence de l'entrepreneur et des délégués du conseil municipal ; qu'à la vérité ces délégués ont refusé de signer le procès-verbal de réception définitive dressé par l'architecte et signé par lui, parce que certains articles du décompte seraient exagérés et que des malfaçons auraient été commises par l'entrepreneur ;

Mais considérant, d'une part, que l'exagération des demandes de l'entrepreneur ne peut faire obstacle à la réception définitive et, d'autre part, que les malfaçons qui ont motivé le refus des délégués ne constituent que des imperfections de détail ; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné la commune de Villeneuve-les-Montréal, à payer au sieur Laures, le solde du décompte.

Considérant que les experts sont d'accord pour fixer le montant du décompte, toutes déductions faites, à 9,842 fr. 35 et le solde restant dû à l'entrepreneur à 1,042 fr. 35 ; que, néanmoins, l'arrêté attaqué n'a alloué de ce chef, au sieur Laures, qu'une somme de 865 fr. 65 par le double motif qu'il n'aurait demandé que 955 fr. 65 et que cette somme devrait être diminuée de 130 francs à raison des malfaçons ;

Considérant que cette dernière déduction ne saurait être maintenue, ainsi qu'il a été décidé ci-dessus ; que, d'autre part, si dans sa réclamation introductive d'instance, le sieur Laures, n'a demandé pour solde de ses travaux que la somme de 955 fr. 65, il a dans ses mémoires ultérieurs modifié ses conclusions, et a conclu à l'allocation de la somme de 1,042 fr. 35, qu'il y a lieu de faire droit à ses conclusions et de fixer à 1,042 fr. 35 la somme qui sera payée au sieur Laures par la commune pour solde de son décompte.

En ce qui concerne l'indemnité pour arrêt des travaux et résiliation : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'indemnité allouée

par l'arrêté attaqué au sieur Laures, ne constitue qu'une réparation insuffisante du préjudice qui lui a été causé par la gêne, dans l'exécution de certains ouvrages, la suspension des travaux pendant plusieurs années, et la résiliation et qu'il y a lieu de la porter à 600 francs.

En ce qui touche la responsabilité de l'architecte : — Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'expertise que les travaux projetés par l'architecte en vue d'assurer l'aération du parquet du rez-de-chaussée et de prévenir la pourriture de ce parquet auraient été suffisants pour parer aux inconvénients constatés et pour en empêcher le retour ; que l'exécution de ces travaux était commencée et que, s'ils ont dû être arrêtés, c'est par suite de circonstances dont l'architecte ne peut être responsable ;

Considérant, d'autre part, que le léger fléchissement du plancher du premier étage n'est pas davantage imputable à une faute de l'architecte ; qu'il s'agit, en effet, d'un plancher qui n'a pas été construit sous sa direction, mais qui existait dans la maison et qui devait être conservé, et que la commune a refusé d'autoriser les travaux proposés par lui en vue d'en assurer la consolidation ; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis l'architecte hors de cause et que, sans qu'il soit besoin d'ordonner le supplément d'expertise demandé, la requête doit être rejetée ;

En ce qui touche les intérêts des intérêts : — Considérant que le sieur Laures a demandé les intérêts des intérêts, le 19 février 1895, et le 25 juin 1896 ; qu'à chacune de ces deux dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts, qu'il y a lieu de les lui allouer, auxdites dates, par application de l'art. 1154 du Code civil;

En ce qui concerne les frais d'expertise et les dépens : — Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire, en mettant les frais d'expertise et les dépens de première instance et d'appel à la charge de la commune de Villeneuve-les-Montréal (Les sommes que la commune de Villeneuve-les-Montréal, est condamnée à payer au sieur Laures, pour solde de son décompte, et pour indemnités, sont fixées à 1,042 fr. 35 et 600 francs. Ces sommes porteront intérêts à dater du 12 février 1891 ; frais d'expertise et dépens de première instance et d'appel, supportés par la commune de Villeneuve-les-Montréal; arrêté réformé en ce qu'il a de contraire ; intérêts des sommes dues au sieur Laures capitalisés aux dates du 19 février 1895 et du 25 juin 1896 ; requête de la commune et surplus des conclusions du recours incident rejetés).

(N° 34)

[3 mars 1899]

Travaux publics. — Dommages résultant du détournement d'un chemin rural. — Ville non responsable. — Rejet. — (Sieur Bompoint-Nicot contre Ville de La Rochelle).

Un particulier ne peut pas en se fondant sur l'augmentation des difficultés d'accès à son immeuble résultant de la suppression partielle d'un chemin rural, demander une indemnité à la commune, alors que cette suppression a été la conséquence des dépôts de déblais effectués par l'Etat pour la construction d'un port. — La ville ne saurait encourir aucune responsabilité à raison d'un dommage qui ne provient pas de son fait.

Sur le moyen de forme tiré de ce que l'arrêté attaqué n'aurait pas constaté la régularité de la mesure en vertu de laquelle le conseil de préfecture a été complété par un membre du conseil général. — Considérant que l'arrêté attaqué mentionne qu'un membre du conseil général a été appelé pour compléter le conseil de préfecture en remplacement d'un membre de ce conseil faisant fonctions de commissaire du gouvernement ; qu'ainsi il a satisfait aux prescriptions de l'arrêté du 19 fructidor an IX ;

Au fond : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que la suppression d'une partie du chemin rural n° 6 a été la conséquence des dépôts de déblais effectués par l'Etat lors de la construction du port de la Pallice ;

Considérant que la nouvelle configuration du terrain ne permettant plus de maintenir à cette partie du chemin son ancienne assiette, l'Etat a dû la reporter au pied du remblai ; que dans ces circonstances, la ville de La Rochelle n'a pu encourir aucune responsabilité à la suite d'un déplacement qui n'est pas de son fait et que le sieur Bompoint-Nicot n'est pas fondé à lui réclamer des dommages-intérêts ;... (Rejet, sieur Bompoint condamné aux dépens).

(N° 35)

[10 mars 1899]

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Étangs alimentés par une rivière. — Pouvoirs du préfet. — Association libre et syndical forcé. — (Association syndicale libre d'intérêt général des propriétaires d'étangs et usines à Béthencourt).

Des étangs alimentés par les eaux d'une rivière sont, en vertu de la loi du 14 floréal an XI, soumis au pouvoir réglementaire de l'administration pour le curage et le faucardement.

La constitution d'une association syndicale libre, qui ne comprend qu'une faible partie des propriétaires intéressés à des travaux de curage, ne met pas obstacle à l'exercice des pouvoirs conférés au Gouvernement par l'art. 2 de la loi du 14 floréal an XI.

Travaux urgents. Libre écoulement des eaux. Pouvoirs de police du préfet. Décide que malgré la formation d'un syndicat forcé, le préfet conserve le droit en vertu de ses pouvoirs de police concernant le libre écoulement des eaux, d'ordonner les travaux de faucardement urgents avant toute réunion de la commission exécutive, alors surtout que ce pouvoir lui a été formellement réservé par le décret d'institution du syndicat, sauf la faculté pour les propriétaires qui ont été imposés pour le remboursement des frais de ces travaux, d'en contester la répartition par voie de demande en décharge ou en réduction.

Curage. Règlement. Enquête préalable. Un riverain ne peut pas attaquer un décret portant règlement de curage et de faucardement d'une rivière non navigable en se fondant uniquement sur l'irrégularité de l'enquête qui a précédé ce règlement. — Cette mesure d'instruction n'est prescrite par aucune disposition législative ou réglementaire et n'est que le résultat d'une pratique administrative.

EN CE QUI TOUCHE LES CONCLUSIONS TENDANT A L'ANNULATION DU DÉCRET DU 13 JANVIER 1896; *Sur le moyen tiré de ce que l'enquête qui a précédé ce décret a rait été irrégulière :* — Considérant que si l'Administration a, conformément à une pratique constamment suivie, fait procéder à une enquête, cette mesure d'instruction n'est prescrite par aucune disposition de la loi ou de règlement d'administration publique ;

que, par suite, les requérants ne sauraient se prévaloir d'un prétendu vice de forme de cette enquête pour contester la régularité du décret attaqué ;

Sur le moyen tiré de ce que les étangs compris entre Béthencourt et Bray ne seraient pas soumis au pouvoir réglementaire de l'Administration en ce qui concerne le curage et le faucardement : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que les étangs supérieurs de la vallée de la Somme sont alimentés en partie par les eaux de la Haute-Somme ; qu'ils se rattachent ainsi à cette rivière, et que, par suite, les dispositions de la loi du 14 floréal an XI leur étaient directement applicables ;

Sur le moyen tiré de ce que l'existence d'une association syndicale libre régulièrement constituée aurait fait obstacle à ce que le Gouvernement réglementât le curage de la Somme dans le périmètre de ladite association : — Considérant que l'Association syndicale libre des propriétaires d'étangs et d'usines compris entre Béthencourt et Bray, constituée entre quelques propriétaires d'étangs disséminés, ne comprend pas la totalité des intéressés aux travaux qu'a eu en vue le décret du 13 janvier 1896 ; qu'ainsi l'existence de cette association ne pouvait empêcher le Gouvernement d'user des pouvoirs qu'il tenait de l'art. 2 de la loi du 14 floréal an XI;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que le décret du 13 janvier 1896 est entaché d'excès de pouvoir ; qu'il y a lieu de rejeter leur requête dirigée contre ce décret, et par voie de conséquence, leur demande d'annulation de l'arrêté du préfet du 8 juin 1896 qui a désigné les membres de la Commission exécutive instituée par ledit décret ;

Sur les conclusions tendant à l'annulation de l'arrêté du préfet du 1er juin 1896 ; — Considérant qu'en ordonnant, avant la réunion de la Commission exécutive instituée par le décret du 13 janvier 1896 l'exécution immédiate dans les étangs rattachés à la rivière de la Somme, entre la limite du département de l'Aisne à Bray, de travaux de faucardement qui présentaient le caractère de travaux urgents, le préfet de la Somme n'a fait qu'user des pouvoirs qui lui appartiennent pour assurer le libre écoulement des eaux et que d'ailleurs lui a réservés expressément l'art. 22 du décret précité ; que si les requérants se croient fondés à soutenir que l'arrêté attaqué a mis à tort les frais de ces travaux à la charge des personnes auxquelles ils incombaient d'après les anciens règlements et usages locaux, au lieu de prescrire leur répartition entre les intéressés conformément aux dispositions du règlement de 1896, c'est devant le conseil de préfecture, par voie de demande en décharge ou en réduction des taxes auxquelles ils ont pu être imposés qu'ils peuvent faire valoir cette prétention et non devant le Conseil d'Etat par la voie de recours pour excès de pouvoir ; ... (Rejet).

(N° 36)

[10 mars 1899]

Travaux publics. Entreprise. Décompte. Ligne de Niort à Montreuil-Bellay (Sieurs Gardissal et Dupuy).

Déblais des tranchées. Difficultés exceptionnelles. Demande d'indemnité. Rejet de cette demande en ce qui concerne les sections de tranchées où les difficultés pouvaient, par l'inspection des sondages existants, être prévues avant l'adjudication; évaluation de l'indemnité pour les autres sections en raison directe des difficultés d'extraction.

Procédure. Expertise. Formes. L'expertise est régulière lorsque les parties dûment convoquées ont assisté et se sont fait représenter à la visite des lieux, au cours de laquelle tous les experts étaient réunis pour entendre leurs observations, alors même que l'expert de l'une d'elles aurait ensuite refusé de prendre part à la rédaction d'un rapport commun et à des vérifications complémentaires faites par les deux autres experts.

Tierce-expertise. Le tiers-expert ne commet pas une irrégularité en recevant de l'ingénieur au cours d'une visite des lieux, où l'entrepreneur dûment convoqué ne s'est pas rendu, une note et des dessins dont l'entrepreneur a eu connaissance et qu'il a discutée.

En ce qui concerne les tranchées de La Rochette : — ***Sur le moyen tiré de ce que le tiers-expert aurait procédé irrégulièrement*** : — Considérant, d'une part, que les requérants qui avaient été dûment convoqués à la visite des travaux ne sont pas fondés à se plaindre que le tiers-expert y ait procédé en leur absence; que, d'autre part, le tiers-expert pouvait, sans commettre aucune irrégularité, recevoir, au cours de cette visite, les dessins et la note explicative que l'ingénieur lui a remis à l'appui de ses observations orales, et que, d'ailleurs, les requérants ont eu connaissance de ces pièces et les ont discutées ; que c'est à bon droit, par suite, que le conseil de préfecture a décidé que la tierce-expertise a été régulière ;

Sur le cube des déblais de rochers imprévus extraits de la tranchée n° 3 de la Rochette : — Considérant, d'une part, que les requérants n'établissent pas que le conseil de préfecture, conformément aux propositions du tiers-expert, ait écarté à tort comme élément d'évaluation du cube

des rochers durs extraits entre les piquets 142e et 144e un tableau dressé par le chef de section Dupuis ; que, d'autre part, il résulte des constatations de l'expertise que les sondages effectués entre les piquets 139e et 141e avaient été poussés jusqu'au niveau du fond de la tranchée ; qu'ainsi, quelles que soient les difficultés rencontrées dans l'exécution des déblais sur ces derniers points, les entrepreneurs, qui avaient pu s'en rendre compte avant l'adjudication, ne sont pas fondés à demander aucun supplément de prix pour difficultés imprévues ;

Sur le prix des déblais : — Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport du tiers-expert, que les rochers rencontrés dans la tranchée n° 5 étaient sensiblement moins durs que ceux de la tranchée n° 3, que, par suite, le Ministre est fondé à demander qu'à raison de la moins grande difficulté d'extraction, le supplément de prix alloué pour les déblais de cette dernière tranchée n° 5 soit différent et qu'il sera fait une exacte appréciation de cette différence dont le conseil de préfecture n'a pas tenu compte en réduisant à 36,674 fr. 10, conformément aux conclusions du tiers-expert, l'indemnité de 45,756 fr. 70 allouée par l'arrêté attaqué ;

EN CE QUI CONCERNE LA TRANCHÉE D'ARRIVAULT ; — *Sur le moyen tiré de ce que l'expertise aurait été irrégulière* : — Considérant, d'une part, que les parties ont été avisées du jour où il serait procédé aux opérations de l'expertise et qu'elles ont assisté et se sont fait représenter à la visite des lieux au cours de laquelle elles ont formulé leurs observations en présence des experts qui s'y trouvaient tous réunis ; que si l'expert désigné par les entrepreneurs a ensuite refusé de prendre part à la rédaction d'un rapport commun et aux vérifications supplémentaires avec les deux autres experts cette circonstance n'est pas de nature à faire prononcer la nullité de l'expertise ;

Sur le montant de l'indemnité : — Considérant que les requérants n'établissent pas qu'en leur allouant une somme de 63,980 fr. 90, le conseil de préfecture n'ait pas tenu compte de tout le volume des déblais imprévus ou qu'il ait fait une évaluation insuffisante du prix coûtant de leur extraction ; qu'il y a lieu, par suite, de rejeter la demande tendant à l'augmentation de cette indemnité;

Sur les frais d'expertise et les dépens devant le conseil de préfecture : — Considérant qu'à raison de l'insuffisance des offres faites aux entrepreneurs, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas mis la totalité des frais de l'expertise et des dépens de première instance à la charge de l'Etat ;

Sur les intérêts des intérêts : — Considérant que, depuis le 22 juin 1893, date de la dernière capitalisation d'intérêts accordée par le conseil

de préfecture, les requérants ont demandé de nouvelles capitalisations des intérêts par leurs mémoires enregistrés les 23 janvier 1894, 11 juillet 1894 et 23 juin 1896; que c'est seulement aux dates des 23 janvier 1894 et 23 juin 1896 qu'il leur était dû plus d'une année d'intérêts ; que, dès lors, il n'y a lieu de leur accorder la capitalisation des intérêts seulement à ces dates et de rejeter, par application de l'art. 1154 du Code civil, le surplus de leurs conclusions ; ... (Indemnité de 45.756 fr. 70 réduite à 36,474 fr. 10 ; condamnation totale ramenée de 109,737 fr. 60 à 100,655 francs ; les frais de l'expertise et les dépens devant le conseil de préfecture seront supportés en totalité par l'Etat ; arrêté attaqué réformé en ce qu'il a de contraire ; surplus des conclusions des parties rejeté ; intérêts des sommes dues par l'Etat aux sieurs Gardissal et Dupuy capitalisés aux dates des 23 janvier 1894 et 23 juin 1896).

(N° 37)

[10 mars 1899]

Travaux publics. — Dommages. Travaux de captage d'une source par une ville. Diminution de la force motrice d'un moulin. Indemnité allouée, alors même que l'auteur des requérants aurait, à l'époque où il a acheté le moulin en cause, connu les travaux projetés par la ville. Renvoi à une expertise pour la fixation de l'indemnité (Sieurs Protais).

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les travaux entrepris par la ville du Havre pour le captage d'une partie des eaux du ruisseau Saint-Laurent ont eu pour effet de diminuer la force motrice du moulin dont le sieur Protais (Jules-Eugène) auteur des requérants est propriétaire ; qu'il a été ainsi causé à celui-ci un préjudice dont il lui est dû réparation ; que si le sieur Protais, à l'époque où il s'est rendu acquéreur de ce moulin ne pouvait ignorer les travaux projetés par la ville, cette circonstance ne peut avoir pour effet de priver ses ayants cause de tout droit à indemnité ;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas d'apprécier l'étendue du préjudice causé ; que les requérants demandent qu'il soit procédé à une expertise et qu'il y a lieu, par application de l'art. 13 de la loi du 22 juillet 1889, de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à une expertise à l'effet de déterminer dans quelle mesure la force motrice du

moulin des consorts Protais à été diminuée par les travaux exécutés par la ville du Havre et d'évaluer le préjudice qui a pu être ainsi causé aux requérants ou à leur auteur;... (Arrêté annulé, les consorts Protais et la ville du Havre sont renvoyés devant le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure pour être statué ce qu'il appartiendra après qu'il aura été procédé à une expertise aux frais ci-dessus déterminés ; dépens mis à la charge de la ville du Havre).

(N° 38)

[10 mars 1899]

Travaux publics. — Dommage résultant de l'élargissement d'une voie ferrée et dont il a été tenu compte dans l'indemnité fixée par le jury d'expropriation. Demande d'indemnité ultérieure ; rejet. (Sieur Lejay contre Compagnie de l'Est).

CONSIDÉRANT que le rapprochement de l'escalier de la passerelle du chemin de fer de la maison d'habitation du sieur Lejay était la conséquence immédiate et nécessaire de l'élargissement de la voie ferrée, qui avait motivé l'expropriation partielle du jardin du requérant ; que l'allongement de cette passerelle était mentionnée sur le plan parcellaire soumis au jury et qu'à l'appui de sa demande d'indemnité le sieur Lejay a fait valoir les dommages qu'il invoque aujourd'hui, que, dans ces circonstances, ces dommages accessoires sont nécessairement entrés en compte dans le calcul de l'indemnité accordée par le jury ; que, par suite, c'est avec raison que, sans ordonner d'expertise ni prescrire le renvoi de l'affaire au tribunal civil pour interprétation de la décision du jury, le conseil de préfecture a rejeté la demande d'indemnité du sieur Lejay... ; (Rejet, dépens supportés par le sieur Lejay).

(N° 39)

[10 mars 1899]

Travaux publics. — Dommages. — (Compagnie du Midi contre sieurs Astier, Reig et autres).

Dommages résultant d'une crue exceptionnelle d'une rivière, mais aggravés par suite de l'insuffisance des ouvertures prati-

quées dans le remblai d'une ligne de chemin de fer; indemnité correspondant à cette aggravation mise à la charge de la compagnie (Compagnie du Midi contre Astier, 1re esp.)

Plus-value directe. Compensation. — Inondation prolongée par suite de la construction par une compagnie de chemins de fer d'une digue établie pour la protection de la voie ferrée. Non lieu à indemnité, les dommages résultant de l'appauvrissement du sol et de la perte des récoltes pendantes étant compensés par la plus-value résultant pour les parcelles en cause de la construction de la digue qui a permis à leurs propriétaires de substituer à la culture exclusive des céréales, celle de la vigne, des légumes et des arbres fruitiers et même d'y construire des maisons d'habitation (Compagnie du Midi contre Reig et autres, 2e esp)

Procédure. Conseil de préfecture. Arrêté. Mentions. — Arrêté se bornant à viser un arrêté préparatoire antérieur, alors que celui-ci ne contient pas non plus l'analyse des conclusions des parties. Annulation pour vice de forme. Evocation, l'affaire étant en état (Compagnie du Midi, 1re esp.).

1re ESPÈCE. *Compagnie du Midi contre sieur Astier.*

Sur les conclusions de la Compagnie tendant à faire annuler l'arrêté attaqué par application de l'art. 48 *de la loi du* 22 *juillet* 1889. — Considérant que, pour demander le rejet de ces conclusions, les sieurs Astier frères et autres soutiennent que l'arrêté attaqué a suffisamment satisfait aux prescriptions de la loi en visant l'arrêté préparatoire, en date du 1er mai 1893 ;

Mais considérant, que ce dernier arrêté est entaché du même vice de forme que l'arrêté du 1er octobre 1894 en ce qu'il ne contient pas l'analyse des mémoires et les conclusions présentés par la Compagnie, qu'ainsi par application de l'art. 48 de la loi sus-datée, l'arrêté attaqué doit être annulé en la forme ;

Au fond :— Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du rapport d'expertise, que l'inondation de l'Aude a causé, le 25 octobre 1891, dans la commune de Sallèles-d'Aube, des dommages qui ont été constatés à la requête des propriétaires réclamants ; que s'il est vrai que, dans tous les cas, les eaux auraient envahi le territoire de la commune, cette inondation n'auraient pas eu les mêmes conséquences ; qu'en effet, les ouvertures pratiquées dans le remblai n'ayant pas suffi pour assurer l'écoulement des eaux, celles-ci se sont élevées au point d'amener la destruction partielle du remblai lui-même et de raviner les fonds inférieurs ; qu'ainsi, le remblai et l'insuffisance de ses ouvertures ont été une cause

d'aggravation des dommages causés par l'inondation ; qu'il suit de là que la Compagnie est tenue d'indemniser les propriétaires des terrains inondés mais seulement dans la mesure de cette aggravation ; qu'il sera fait une exacte évaluation des indemnités qui doivent être ainsi mises à sa charge en la condamnant à payer aux 9 propriétaires dénommés dans le mémoire en défense, les sommes fixées ci-après ;

En ce qui touche les intérêts et les intérêts des intérêts : — Considérant qu'il y a lieu d'accorder les intérêts à partir du 10 septembre 1892 date de la demande ; que la capitalisation de ces intérêts a été réclamée les 24 décembre 1896 et 4 janvier 1899 ; que par application de l'art. 1154 du Code civil, il y a lieu de faire droit à ces conclusions ;

En ce qui touche les frais d'expertise et de constat : — Considérant que dans les circonstances de l'affaire il y a lieu de les mettre à la charge de la Compagnie ;... (Arrêté annulé ; la Compagnie du Midi, paiera aux sieurs Astier frères, 4,245 fr. 50 ; aux époux d'Anglade de Malafosse, 3,320 fr. 25, à la dame Ebrard, 692 fr. 80 ; au sieur Maraval père, 665 fr. 60 ; au sieur Maraval fils, 2,061 fr. 85, à la dame veuve Martin-Cailhol, 841 fr. 55 ; au sieur Jean Vidal, 2,410 fr. 95 ; à la dame veuve Robert, 2,088 fr. 45 ; au sieur François Caumel, 2,433 fr. 75 avec intérêts à dater du 10 septembre 1892, lesdits intérêts capitalisés aux dates des 24 décembre 1896 et 4 janvier 1899, pour porter eux-mêmes intérêts ; les frais de constat et d'expertise seront supportés par la Compagnie ; les sieurs Astier et autres sont condamnés aux dépens).

2e ESPÈCE. *Compagnie du Midi contre sieurs Reig et autres.*

CONSIDÉRANT qu'il est établi par l'expertise qu'à la suite de la crue du Tech, survenue le 24 octobre 1891 l'écoulement des eaux débordées a duré plusieurs jours de plus qu'il n'aurait duré si l'inondation se fût produite avant la construction de la digue d'Elne et de la ligne de Perpignan à Port-Vendres, qu'en admettant même que le séjour prolongé de ces eaux sur les parcelles des sieurs Fons Ferréol et autres leur ait causé un préjudice résultant à la fois de l'appauvrissement du sol de ces parcelles et des dommages subis par les récoltes pendantes, il résulte de l'instruction que les travaux exécutés par la Compagnie ont procuré à ces parcelles une plus-value directe de nature à être compensée avec les dommages causés aux sieurs Fons Ferréol et autres ; qu'ainsi c'est à tort que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a accordé au sieur Reig leur mandataire, une indemnité s'élevant à 183 fr. 50 ;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : — Considérant que la Compagnie requérante ne justifie d'aucun paiement qu'elle aurait fait au sieur Paul Reig, ès-qualités, en exécution de l'arrêté attaqué ; qu'ainsi il

y a lieu, en l'état de rejeter ses conclusions tendant à l'allocation des intérêts et des intérêts des intérêts ;

Sur les frais d'expertise et de constat : — Considérant qu'il résulte de ce qui précède, que les frais d'expertise et de constat doivent être mis à la charge du sieur Reig, ès-qualités ;... (Arrêté annulé, la Compagnie du Midi, est relevée des condamnations prononcées contre elle ; frais d'expertise et de constat mis à la charge du sieur Reig, ès-qualités dont le recours incident est rejeté ; dépens de première instance et d'appel à la charge du sieur Reig) ;

(N° 40)

[10 mars 1899]

Travaux publics. Travaux d'endiguement de la basse-Seine. Plus-value réclamée aux propriétaires riverains. Commission spéciale. Fixation de valeur des terrains conquis sur le fleuve. — (Sieur Duval).

L'estimation de l'hectare doit être faite en tenant compte de la valeur des terrains au moment des travaux, cette valeur étant déterminée au moyen des ventes d'herbes des terrains délivrés aux requérants, des baux des fonds voisins et du prix de vente des immeubles situés dans la région, mais sans tenir compte des travaux dont la plus-value a fait l'objet d'une transaction ou qui n'ont pas fourni de plus-value appréciable.

Formes. — Les membres d'une commission spéciale de plus-value directe doivent ils, à peine de nullité, assister à toutes les séances ? — Rés. nég. — alors du moins qu'il est établi que ces membres ont eu à leur disposition tous les documents utiles ; la procédure est écrite.

Les décisions de la commission ne sont pas entachées d'irrégularité par le fait — qu'après avoir entendu les experts elle aurait refusé d'entendre de nouvelles observations orales — ou qu'elle n'aurait pas délibéré en secret, mais en présence de l'ingénieur des ponts et chaussées — ou que sa décision n'aurait pas été rendue en séance publique, et que le procès-verbal contiendait l'insertion du rapport d'un membre non chargé régulièrement de le rédiger — Le procès-verbal est régulier alors qu'il porte la mention

que les rapports d'experts et les conclusions des parties ont été mis à la disposition de la commission.

En la forme : — Sur les moyens tirés de ce que l'un des membres de la commission spéciale, qui a participé à la décision rendue le 26 *juillet* 1892, *n'avait pas assisté à la séance précédente, et de ce que la commission a refusé le* 26 *juillet* 1892, *d'entendre de nouvelles observations orales* : — Considérant que la procédure organisée par la loi du 16 septembre 1807 et le décret du 22 octobre 1870 est une instruction écrite, que si un des membres de la commission qui a participé à la décision prise à la deuxième séance, était absent à la première, il résulte du procès-verbal ci-dessus visé qu'il a eu à sa disposition les rapports des experts, les conclusions écrites des parties et les documents complémentaires fournis par les experts, que la commission après avoir entendu précédemment les observations orales des experts, bien qu'elle n'y fût pas obligée, n'a fait qu'user de son droit en déclarant à la séance du 26 juillet 1892, qu'elle était suffisamment éclairée et qu'elle refusait d'entendre de nouvelles observations orales ;

Sur les autres moyens de forme : — Considérant qu'aucune disposition législative ou réglementaire n'obligeait la commission spéciale à délibérer en secret ou à rendre sa décision en séance publique, que l'insertion au procès-verbal d'un travail rédigé par un des membres ne constitue pas une irrégularité ; que le procès-verbal porte la mention que les rapports des experts et les observations écrites des parties ont été mis à la disposition de la commission et discutés par elle et qu'il contient les motifs de la décision :

Au fond : — Considérant que pour fixer la valeur des terrains que l'État s'est engagé à délivrer aux consorts Duval, la commission spéciale s'est fondée uniquement sur le prix moyen de ventes d'immeubles effectuées à Saint-Vigon, qu'elle a écarté les éléments d'informations que pouvaient lui fournir les ventes d'herbes des terrains dont s'agit et les baux de fonds voisins de même nature relevés par l'expertise ; et qu'il résulte de l'instruction que l'évaluation de 2,728 fr. 20, qu'elle a attribuée à l'hectare pris en 1891 est exagérée ; qu'il y a lieu de fixer la valeur de l'hectare à cette date, à 2,500 francs, chiffre qui a été proposé par le tiers expert, en tenant compte à la fois des ventes d'herbes des terrains délivrés aux requérants, des baux de fonds voisins et du prix de vente de nombreux immeubles situés dans la région ;

Considérant que la somme de 2,500 francs représente la valeur de l'hectare en 1891 qui est notablement supérieure à celle des terrains au 28 avril 1884, date à laquelle doit être faite l'estimation ; que par déduction de 272 fr. 80 admise par la commission spéciale, il n'est pas tenu suffisam-

ment compte de la plus-value acquise par les terrains de 1884 à 1891 et que la somme à déduire doit être fixée à 300 francs par hectare, que par suite, la valeur de l'hectare après cette déduction est de 2,200 francs et la valeur totale des 50 hectares 73 ares 90 centiares délivrés aux consorts Duval de 111,625 fr. 80.

Considérant que les requérants soutiennent, il est vrai, qu'en vertu du décret du 22 octobre 1870 et de la transaction ci-dessus visée du 31 août 1889, l'indemnité à leur charge ne doit avoir pour base que la plus-value résultant des travaux d'endiguement exécutés par l'Etat par application des décrets des 14 juillet 1861 et 12 août 1863 et que dès lors il ne peut être tenu compte de celle qui résulterait de l'établissement du canal du Havre à Tancarville et de la création du chemin vicinal de grande communication n° 81 ;

Considérant d'une part que la transaction du 31 août 1889 a eu pour cause l'établissement même du canal ; qu'elle attribue aux consorts Duval la zone nord d'atterrissements, que cet ouvrage avait eu pour effet de séparer de la zone sud, dont la propriété reste contestée ; que le § 6 de la transaction impose aux consorts Duval, l'obligation de payer à raison des terrains à eux attribués, une indemnité fixée à la moitié de la plus-value résultant des travaux exécutés par l'Etat, et que ces travaux comprennent évidemment ceux du canal, qui venaient d'opérer la séparation des deux zones ;

Considérant d'autre part qu'en admettant qu'il ne puisse être tenu compte de la plus-value provenant de la création du chemin vicinal, par le motif qu'elle ne résulterait pas de travaux exécutés par l'Etat ; le chiffre de 2,200 francs, ainsi qu'il a été précédemment établi, représente la valeur de l'hectare en 1884, et que les requérants n'établissent pas, qu'antérieurement à cette date, les travaux du chemin vicinal eussent procuré aux terrains dont s'agit, une plus-value appréciable ;

Considérant qu'il résulte de tout ce qui a été précédemment exposé, qu'après le prélèvement au profit des requérants, de la somme de 6,109 fr. 79, qui leur est attribuée par la transaction, pour représenter les alluvions qui se seraient formées indépendamment de tout travail, la valeur des terrains délivrés aux consorts Duval reste fixée à 105,516 fr. 06 et l'indemnité à leur charge à 52,758 fr. 03 ; l'évaluation des terrains servant de base à l'indemnité de plus-value à la charge des consorts Duval est réduite de 118,464 fr. 65 à 105,516 fr. 06 et en conséquence l'indemnité de 59,232 fr. 32 est réduite à *cinquante deux mille sept cent cinquante-huit francs, trois centimes* ;... (Décision de la commission spéciale réformée en ce qu'elle a de contraire ; le surplus des conclusions de la requête rejeté ; les dépens supportés par l'Etat).

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 41)

[30 janvier 1901.]

Réglementation de l'usage du vélocipède.
Exemptions de taxes.

Le Ministre........... à Monsieur................,
Ingénieur en chef des..........

Mon attention a été appelée sur les modifications qu'il pourrait y avoir lieu d'apporter aux règlements actuels, par suite de la mise en vigueur des dispositions de l'article 6 de la loi du 13 juillet 1900 relatives aux exemptions de taxes accordées aux vélocipèdes possédés en conformité de règlements militaires ou administratifs.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la réglementation de l'usage du vélocipède dans les services dépendant du Ministère des Travaux Publics demeure telle qu'elle a été fixée par l'arrêté du 26 juillet 1897 et la circulaire en date du même jour qui le commente. Toutefois, les Ingénieurs et Conducteurs des Ponts et Chaussées, les Ingénieurs et Contrôleurs des Mines et les Commis des Ponts et Chaussées, sauf ceux appartenant à la 4e classe, sont dès maintenant soumis à la taxe vélocipédique, par application de la loi du 13 juillet 1900. Il en est de même, du reste, pour tous les fonctionnaires et agents dont le traitement, passible de retenue pour la retraite, est supérieur à 1,500 francs.

Par autorisation :

Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,
A. KLEINE.

(N° 42)

[25 février 1901.]

Admission dans le corps des Contrôleurs des Mines. Concours de 1901.

Le Ministre des Travaux Publics,
à Monsieur le Préfet du département d.............

J'ai l'honneur de vous annoncer qu'un concours pour l'admissibilité à l'emploi de Contrôleur des Mines s'ouvrira le lundi 17 juin 1901.

Les demandes des candidats devront être adressées aux Ingénieurs en Chef des Mines, qui les feront parvenir au Ministère des Travaux Publics avant le 15 avril prochain, dernier délai. Toute demande qui parviendrait au Ministère après cette date sera rigoureusement écartée.

Les candidats appartenant aux cadres des commis des Ponts et Chaussées et des Mines produiront exclusivement à l'appui de leur demande un certificat, sur papier timbré, d'un médecin assermenté, constatant qu'ils sont de bonne constitution et exempts de toute infirmité les rendant impropres à la marche ou à la visite des travaux souterrains. Toutefois, leur demande devra porter en marge les indications suivantes :

Nom et prénoms ;
Lieu et date de naissance ;
Qualité, grade et traitement ;
Service et résidence ;
Emploi auquel le candidat est habituellement affecté ;
Date de la nomination à chaque grade ;
Services civils et militaires et emplois antérieurs ;
Études faites par le candidat.

Ces renseignements devront être visés par le chef de service.

Quant aux candidats étrangers à l'Administration, ils auront, indépendamment du certificat médical ci-dessus énoncé, à produire les pièces suivantes :

1° Acte de naissance ;

2° Extrait du casier judiciaire ;

3° Certificat de bonne vie et mœurs délivré par le maire du lieu de leur résidence ;

4° Attestations faisant connaître les antécédents et les études faites,

ainsi que copies, certifiées conformes, des certificats ou diplômes qui ont été obtenus.

Vous trouverez ci-joint le programme des connaissances exigées des candidats.

Par autorisation :

Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,

A. Kleine.

Programme des conditions exigées pour l'admission à l'emploi de contrôleur des mines.

Les concours pour l'emploi de Contrôleur des Mines ont lieu aux époques qui sont déterminées, en raison des besoins du service, par le Ministre des Travaux Publics.

Un avis inséré au *Journal officiel* fait connaître les villes où siégeront les commissions d'examen.

Nul n'est admis à concourir s'il n'était âgé de plus de 21 ans et de moins de 30 ans au 1er janvier de l'année dans laquelle a lieu le concours. Toutefois, les militaires ayant passé trois ans sous les drapeaux dans l'armée active, seront admis à concourir jusqu'à l'âge de 33 ans et les commis des Ponts et Chaussées et des Mines qui, à l'âge de 30 ans, comptaient plus de deux ans de services pourront concourir jusqu'à 35 ans.

Les demandes d'admission au concours sont adressées au Ministre avant le terme indiqué dans l'avis inséré au *Journal officiel*. Elles seront accompagnées :

1° De l'acte de naissance du candidat ;

2° D'une note faisant connaître ses antécédents et les études auxquelles il s'est livré ; les diplômes, certificats, qui auraient pu lui être délivrés, ou copies de ces pièces devront être joints à cette note.

Si les candidats sont déjà au service de l'Administration des Travaux Publics, leurs demandes seront transmises par l'intermédiaire et avec l'avis de leurs chefs hiérarchiques ;

3° D'un certificat de médecin dûment légalisé constatant que le candidat a été vacciné ou qu'il a eu la petite vérole ; qu'il est d'une bonne constitution et exempt de toute infirmité le rendant impropre à la marche ou à la visite des travaux souterrains.

Le Ministre arrête la liste des candidats qui pourront se présenter aux concours. Les candidats autorisés à concourir sont informés du lieu où ils devront se présenter pour subir les épreuves.

Le concours comprend des épreuves écrites et des épreuves orales.

Les examens sont subis devant des commissions régionales composées d'un Ingénieur en Chef et de deux Ingénieurs ordinaires du corps des Mines, désignés par le Ministre. Au besoin, l'un des Ingénieurs ordinaires des Mines pourra être remplacé par un Ingénieur du corps des Ponts et Chaussées.

Les examens portent sur les connaissances ci-après : le nombre de points attribué à chacune des parties de l'examen est établi d'après des coefficients fixés comme il suit :

CONNAISSANCES EXIGÉES

Compositions écrites.	**Valeur des coefficients.**
1° Dictée.	4
(Sur les quatre points attribués à la dictée, deux sont comptés pour l'écriture et deux pour l'orthographe).	
2° Rapport sur une affaire de service	3
3° Copie à une échelle donnée d'un plan proposé par la Commission centrale d'examen	4
4° Une application numérique d'arithmétique et de géométrie se rapportant de préférence à une question d'exploitation souterraine ou d'appareil à vapeur.	5
Total.	16

Examen oral.	
1° Arithmétique : Numération décimale, addition, soustraction, multiplication, division, preuve de ces opérations. — Nombres décimaux. — Fractions. — Extraction de racines carrées et cubiques. — Système légal des poids et mesures. — Questions d'intérêt, d'escompte et de société. — Proportions, exercices de calculs.	5
2° Notions sur les logarithmes et usage des tables. . . .	2
3° Géométrie : Préliminaires. — Égalité des triangles. — Droites perpendiculaires. — Obliques parallèles. — Parallélogrammes. — Polygones. — Lignes proportionnelles. — Triangles semblables. — Mesure des angles. — Contact et intersection des cercles. — Tangentes et sécantes du cercle. — Polygones inscrits et circonscrits au cercle. — Aire des polygones et du cercle. — Volume du prisme et de la pyramide. — Aire et volume du cône droit, du cylindre droit et de la sphère. — Exercices d'évaluations numériques des aires et des volumes rapportés au mètre et à ses subdivisions.	5
4° Notions sur la trigonométrie rectiligne : Lignes trigonométriques. — Relations entre les lignes trigonométriques d'un arc. — Principales formules trigonométriques. — Usage des tables	2
5° Notions sur la méthode des projections.	1
6° Notions sur les principales machines, simples et composées : Le levier, la poulie, le plan incliné, le treuil, les moufles et la vis, en faisant abstraction du frottement	1
A reporter.	16

	valeur des coefficients.
Report. . . .	16
7° Notions générales sur les appareils à vapeur : Définition de l'unité de pression, de l'unité de travail, tension effective. — Formes diverses des chaudières à vapeur, détermination de la surface de chauffe et de la capacité du générateur donné ; causes les plus fréquentes d'explosions de chaudières à vapeur. — Détails pratiques de l'épreuve légale des chaudières à vapeur à l'aide de la pompe de pression. — Notions sur les soupapes de sûreté, les manomètres, les indicateurs divers du niveau de l'eau dans les générateurs, détermination du poids qui doit former la charge d'une soupape du sûreté. — Explication sommaire du mode d'action de la vapeur considérée comme force motrice : description succincte de l'ensemble d'une machine à vapeur. (Explications sommaires sur les modèles ou des dessins d'appareils à vapeur)	5
8° Lever des plans superficiels et souterrains : Tracé d'une ligne droite sur le terrain. — Mesure de cette ligne. — Emploi de l'équerre d'arpenteur. — Lever à la planchette, à la boussole. — Lever des plans souterrains au moyen des instruments usuels, tels que boussole et demi-cercle suspendus. — Boussole carrée. — Graphomètre et théodolite. — Orientation des plans superficiels et souterrains. — Tracé graphique des plans levés par les différentes méthodes. — Niveaux d'eau. — Niveau à bulle d'air. — Niveau d'Egault et de Lenoir. — Mire à coulisse, mire parlante. — Opération du nivellement, carnet, calcul des cotes de hauteur rapportées à un plan général de comparaison. Mouvement, emploi et vérification des instruments avec lesquels sont levés les plans superficiels et souterrains.	5
Total.	26

Les candidats possédant des connaissances plus étendues peuvent demander qu'elles soient constatées par les examinateurs.

Afin d'arriver à une appréciation exacte et comparative du mérite des candidats, il est attribué à chacune de leurs réponses ou parties de leur travail une valeur numérique exprimée par des chiffres qui varient de 0 à 20 et qui ont les significations suivantes :

0. — Néant ;
1, 2. — Très mal ;
3, 4, 5. — Mal ;
6, 7, 8. — Médiocrement ;
9, 10, 11. — Passablement ;
12, 13, 14. — Assez bien ;
15, 16, 17. — Bien ;
18, 19. — Très bien ;
20. — Parfaitement.

Une moyenne est établie d'après ces chiffres pour chaque partie de l'examen, chacune de ces moyennes est multipliée par les nombres ou coefficient exprimant la valeur relative, et la somme des produits donne le nombre total de points obtenus pour l'ensemble des épreuves.

La Commission centrale d'examen consigne, sur les procès-verbaux transmis par les Commissions régionales, les résultats des épreuves écrites et renvoie au Ministre lesdits procès-verbaux avec un rapport général sur l'ensemble du concours.

Nul ne pourra être inscrit sur la liste de classement définitif s'il n'a obtenu la moitié du maximum pour chacun des articles du programme et les deux tiers de ce même maximum pour l'ensemble de l'examen.

Le nombre des admissions est fixé d'après le nombre prévu des vacances et les besoins présumés du service.

L'admissibilité des candidats à l'emploi de Contrôleur des Mines est prononcée par le Ministre, d'après la liste de classement arrêtée par la Commission centrale d'examen.

Cette déclaration d'admissibilité ne concède aux candidats aucun droit à une nomination immédiate; elle les met seulement en position d'être désignés pour les emplois disponibles, soit dans le département où ils résident, soit dans tout autre département. L'Administration se réserve d'ailleurs la faculté de tenir compte, pour ces désignations, des convenances et des nécessités du service plutôt que du rang occupé par les candidats sur la liste d'admissibilité.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 43)

ESPAGNE

Ordonnance royale sur la concession des chemins de fer et tramways. (du 21 décembre 1900)

Sur la proposition du Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie, du Commerce et des Travaux Publics, et d'accord avec le Conseil des Ministres;

Au nom de mon Auguste fils, le Roi Dom Alphonse XIII, et comme Reine Régente du Royaume,

J'ordonne la disposition suivante :

ARTICLE UNIQUE

Dorénavant, seuls pourront être concessionnaires de chemins de fer et de tramways, que ce soit d'intérêt général ou même d'intérêt particulier, mais à l'usage du public, les citoyens espagnols ayant un domicile permanent en Espagne, et les Sociétés et Compagnies qui se soumettront aux dispositions suivantes :

1° Avoir leur domicile en Espagne et se laisser régir exclusivement par les lois espagnoles dans toutes les manifestations de leur activité.

2° Exprimer en monnaie espagnole la valeur nominale de leurs actions et obligations et convertir en cette même monnaie le taux des intérêts et le montant des dividendes ;

3° Constituer leurs conseils d'administration sous cette condition que, au moins pour les deux tiers, ils seront formés de citoyens espagnols ayant un domicile permanent en Espagne ;

4° Choisir également des citoyens espagnols ayant domicile permanent en Espagne, pour remplir les fonctions de directeurs-gérants et sous-directeurs, ainsi que les emplois d'ingénieurs et de chefs supérieurs des services; exception faite toutefois pour des cas particuliers et justifiés, qui seront soumis à l'appréciation du Gouvernement et à son approbation expresse.

Donné en notre Palais, le 21 décembre 1900.

MARIE-CHRISTINE.

Le Ministre de l'Agriculture,
de l'Industrie, du Commerce et des Travaux Publics.

JUAQUIN SANCHEZ DE TOCA.

(N° 44)

ITALIE

Résultats de l'exploitation des Chemins de Fer pendant les années 1898 et 1897.

Les renseignements qui suivent ont été extraits de la statistique officielle des chemins de fer italiens intitulée "*Relazione sul l'esercizio delle strade ferrate italiane*".

A. — Longueurs, Dépenses d'établissement et Effectif du matériel roulant.

Années	Longueurs		Dépenses d'établissement		Effectif du matériel roulant				
	totales exploitées au 31 déc.	moyennes exploitées dans l'année	totales.	kilométriques	Locomotives	Voitures à voyageurs	Fourgons à bagages	Wagons à marchandises	Nombre total des véhicules (*)
	km.	km.	mill. do fr.	francs					
1898	15.802	15.753	5.146.930	310.901	2.597	7.498	1.643	45.583	56.315
1897	15.696	15.570	5.105.599	310.174	2.574	7.506	1.643	44.905	55.631

(*) Y compris les wagons de service.

B. — Transport des Voyageurs.

Années	Nombre de voyageurs transportés à toutes distances					Nombre de voyageurs à un kilomètre (*)	Recettes du transport des voyageurs	
	Ire classe	IIe classe	IIIe classe	IVe classe	Total		Totales (**)	Par voyageur kilométrique (*)
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	mill. de fr.	centimes
1898	1.876	12.206	41.350	64	55.496	2.425.637	108.872	4,08
1897	1.868	12.096	40.024	60	54.048	2.326.077	106.498	4,21

(*) Non compris les billets circulaires, cartes d'abonnement et trains spéciaux.
(**) Y compris les recettes des billets circulaires, cartes d'abonnement et trains spéciaux, ainsi que les recettes diverses.

C. — Transport des Marchandises.

Années	Grande vitesse (*)			Petite vitesse (**)			Recettes du transport des animaux vivants ou petite vitesse	Recettes totales du transport en grande et petite vitesse
	Nombre de tonnes		Recettes	Nombre de tonnes		Recettes		
	à toute distance	à un kilom.	totales	à toute distance	à un kilom.	totales		
	milliers	milliers	milliers de fr.	milliers	milliers	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.
1898	654	70.548	20.521	24.094	2.367.081	134.448	5.002	172.557
1897	641	68.406	19.976	19.788	2.227.692	128.967	5.073	166.286

(*) Non compris le numéraire, les valeurs et les envois taxés par tête et par pièce.

D. — Résultats généraux de l'Exploitation

Années	Recettes brutes		Dépenses d'exploitation		Produit net		Rapport pour cent	
	Totales	kilométriques	Totales	kilométriques	Total	kilométrique	des dépenses aux recettes	du produit net au capital d'établissement
	milliers de francs	francs	milliers de francs	francs	milliers de fr.	francs		
[illegible]	289.588	18.383	202.354	12.845	87.237	5.538	70	1,7
[illegible]	279.844	17.974	198.348	12.787	81.498	5.254	71	1,6

(N° 45)

EMPIRE DU JAPON

Résultats généraux de l'exploitation des Chemins de fer pendant l'exercice 1898-1899 (*)

A. — Longueurs et dépenses d'établissement au 31 mars (1)

EXERCICE	RÉSEAUX	LONGUEURS EN exploitation	LONGUEURS EN construction	NOMBRE de stations	DÉPENSES d'établissement
		km.	km.		francs
1898 – 99	Réseau de l'État. . .	1.152	2.099	160	379.615.555
	Réseaux des Compagnies	4.269	1.747	742	793 222.615
	Ensemble. . .	5.421	3.846	902	1.172 838.170

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille anglais et de 5 francs au yen.

(*) D'après les publications « The Annual Report of the Imperial Railway Bureau for the 31 st fiscal year of Meyi (1898-99) ». — (Printed for the Imperial railway bureau et the « Japan Times » Office, Tokyo — mars 1900. — in-8° — 187 p. avec cartes et graphiques, et « The Annual Report of the Imperial Government Railways for the fiscal year ended march 31 st 1899 (Printed for the Imperial Government Railways by the « Japan Mail » Office, Yokohama — in-8° — 203 pages avec graphiques.

Effectif du Matériel roulant

C. — Mouvement des voyageurs et des marchandises
Parcours des trains

EXERCICE	RÉSEAUX	de voyageurs à toute distance	de marchandises toute distance (*)	des trains
1898-99	Réseau de l'État . . .	31.455.645	4.793.896	km. 40.528.429
	Réseaux des Compagnies	66.861.330	13.076.790	26.463.185
	Ensemble. . .	98.316.975	24.870.686	36.993.614

(*) Les conversions sont faites à raison de 1.016 kilogrammes à la tonne anglaise.

D. — Recettes brutes de l'Exploitation

EXERCICE	RÉSEAUX	Voyageurs	dises	diverses	TOTAL
		Francs	Francs	Francs	Francs
1898-99	Réseau de l'État. . .	38.612.125	14 050.160	2.435.425	55.097.710
	Réseaux des Compagnies	59.646.820	37.498.935	1 916.950	99.062.705
	Ensemble. . .	98.258.945	51.549.095	4.352.375	154.160.415

E. — Dépenses de l'Exploitation

EXERCICE	RÉSEAUX	et Bâtiments	TRACTION	et [redacted]	TOTAL (*)
		[redacted]	Francs	Francs	Francs
1898-99	Réseau de l'État. . .	7.943.995	15.528.235	7.374.015	31.745.150
	Réseaux des Compagnies	41.763.550	25.668.295	13.487.705	57.412.570
	Ensemble. . .	48.707.545	41.196.530	20.861.720	88.827.720

F. — Résultats financiers de l'Exploitation

EXERCICE	RÉSEAUX	de	de l'exploita-	recettes sur	des dépenses

G. — Accidents de personnes

EXERCICE	RÉSEAUX					Autres personnes (*)		TOTAL	
		tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1898-99	Réseau de l'État. . .	3	42	22	66	234	72	259	[redacted]

PERSONNEL

(N° 46)

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATION.

Arrêté du 25 *janvier* 1901. — M. **Peyrieux** (Jean), conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire au service ordinaire du département de l'Hérault, est nommé Sous-Ingénieur pour prendre rang à dater du 1er janvier 1901.

2° PROMOTIONS.

Décret du 8 *février* 1901. — Sont nommés Ingénieurs en chef de 2e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 16 février 1901, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Dou** (Auguste),
Robert (Antoine),
Batard-Razelière (Alexandre),
Devos (Albert),
Regimbeau (Paul),
Desprez (Henri),
Bauchal (Georges),
Loiseleur (Ernest),
Moffre (Henri),
Bonnet (Arthur),
Lauriol (Pierre).

3° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 2 *février* 1901. — M. **Delacourcelle**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est mis à la disposition du Ministre des Colonies pour occuper un emploi d'Ingénieur au service des Travaux Publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 7 février. — M. **Dou,** Ingénieur en chef de 2e classe, attaché au service maritime du département de la Vendée, nommé Ingénieur en chef de 2e classe à dater du 16 février 1901, est mis à la disposition du Ministre de la Marine pour occuper le poste d'Ingénieur en chef, Directeur du Service des Travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Denis**, Ingénieur en chef de 1re classe	25 fév. 1901
M. **de Saint-Laurent**, Ingénieur ordinaire de 1re classe	16 fév. 1901

5° DÉCÈS.

	Date du décès
M. **Gaston**, Sous-Ingénieur	28 janv. 1901

6° DÉCISIONS DIVERSES

Arrêté du 21 janvier 1901. — M. **Mussat**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé, à la résidence de Mont-de-Marsan, du service ordinaire du département des Landes, d'un service de chemins de fer et de la 3e section du service hydrométrique du bassin de l'Adour, est chargé, à la résidence de Paris, du service de l'Inspection de l'Exploitation technique des chemins de fer de l'Etat, en remplacement de M. **Mancel,** nommé Inspecteur général.

Arrêté du 21 janvier. — M. **Vétillart,** Ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service maritime, 1re section du département de la Seine-Inférieure, est chargé, à la résidence de Paris, du service de la 3e section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. **Joly,** nommé Inspecteur général.

Idem. — M. **Ducrocq,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché à la résidence du Havre, au service maritime 1re section du département de la Seine-Inférieure, est chargé, à la même résidence, dudit service, en remplacement de M. **Vétillart.**

M. **Ducrocq** remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

Idem. — Un service d'études est créé, à la résidence de Valenciennes, en vue de l'établissement du canal de l'Escaut à la Meuse.

Idem. — M. **Barbet**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département des Vosges, du service du canal de l'Est, branche Sud, et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Valenciennes, du service d'études créé, en vue de l'établissement du Canal de l'Escaut à la Meuse.

Arrêté du 21 *janvier.* — M. **Hémardinquer**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Tarn et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence d'Epinal, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Barbet**, savoir :

1° Service ordinaire du département des Vosges.

2° Service du canal de l'Est, branche sud.

3° Service du contrôle des études et travaux des chemins de fer de Contrexéville à Châtenois, de Jussey à Gray et de Gerbéviller à Bruyères.

Idem. — M. **Tavera**, nommé Ingénieur en chef de 2e classe, par décret du 18 janvier 1901, est chargé, à la résidence d'Albi, du service ordinaire du département du Tarn et du service des études et travaux des chemins de fer d'Albi à Saint-Affrique et de Carmaux à Vindrac, en remplacement de M. **Hémardinquer**.

Arrêté du 21 *janvier.* — M. **Thurninger**, Ingénieur en chef de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du service de l'Inspection de la Voie et des Bâtiments des chemins de fer de l'Etat, est chargé, à la même résidence, du poste d'Ingénieur en chef-adjoint à l'Inspecteur général Directeur du Contrôle des chemins de fer du Nord, pour l'Inspection et le contrôle des études et travaux des lignes nouvelles et du contrôle des études et travaux des embranchements de Douai, en remplacement de M. **Pochet**, appelé à une autre destination.

Idem. — M. **Regimbeau**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Paris, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise et aux services de chemins de fer confiés à MM. les Ingénieurs en chef **Moron** et **Renardier**, est chargé, à la même résidence, du service de l'Inspection de la Voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Etat, en remplacement de M. **Thurninger**.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

M. **Regimbeau** reste d'ailleurs chargé des fonctions d'adjoint à la Direction des chemins de fer et de Secrétaire-adjoint du Comité de l'Exploitation technique des chemins de fer.

Arrêté du 25 *janvier.*— M. **Comte**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est remis en activité

et chargé, à la résidence de Commercy, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de la Meuse et du 3e arrondissement du service du canal de l'Est, branche Nord, en remplacement de M. **Charbonnel**, retraité.

Idem. — Les services de liquidation d'entreprises de la ligne de Saint-Jean d'Angély à Niort et du raccordement des gares de Saumur (M. **de Préaudeau**, ingénieur en chef de 1re classe, à Paris), sont supprimés.

Les archives de ces services seront remises à l'Inspection de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Etat (M. **Antin**, Ingénieur ordinaire de 1re classe).

Par suite, le 3e arrondissement (M. **Tartrat**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Tours) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **de Préaudeau**, est supprimé.

Le 4e arrondissement (M. **Alexandre**, Ingénieur ordinaire de 3e classe à Royan) prend le n° 3.

Arrêté du 28 *janvier.* — M. **Lorieux** (Edmond), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle de l'Exploitation technique des chemins de fer de l'Est et au service de chemins de fer confié à M l'Ingénieur en chef **Lordereau**, est chargé, à la même résidence, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Regimbeau**, appelé à d'autres fonttions, savoir :

1° Arrondissement du Sud-Est du service ordinaire du département de Seine-et-Oise ;

2° 2e arrondissement (Lignes d'Anneau à Etampes et de Limours à Dourdan), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Moron**.

3° 1er arrondissement (Ligne d'Etampes à Beaune-la-Rolande, partie comprise dans le département de Seine-et-Oise) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Renardier**.

Arrêté du 28 *janvier.* — M. **Lethier**, Inspecteur général de 2e classe, chargé du 3e arrondissement d'Inspection générale, est chargé du 1er arrondissement, en remplacement de M. **Lefebvre**, admis à la retraite.

Idem.— M. **Joly**, nommé Inspecteur général de 2e classe par décret du 18 janvier 1901, est chargé du 3e arrondissement d'Inspection générale, en remplacement de M. **Lethier**.

Idem — M. **Mancel**, nommé Inspecteur général de 2e classe par décret du 18 janvier 1901, est chargé du 11e arrondissement d'Inspection générale, en remplacement de M. **Alard**, admis à la retraite.

Les Inspecteurs généraux ci-dessus désignés siégeront au Conseil général des Ponts et Chaussées, savoir :

MM. **Lethier**, pendant le premier semestre,
Joly, » » »
Mancel, pendant le deuxième semestre.

Arrêté du 28 *janvier* 1901. — Il est créé un service d'études du canal de la Chiers.

Le Personnel de ce service est constitué ainsi qu'il suit :

MM. **Rigaux**, Ingénieur en chef de 1re classe, à Charleville.
Claise, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Charleville,
Hégly, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Sedan.

MM. **Rigaux**, **Claise** et **Hégly** conservent d'ailleurs leurs attributions actuelles.

Idem. — Le service des études du canal de l'Escaut à la Meuse, constitué par arrêté du 21 janvier 1901, est rattaché au 3e arrondissement d'Inspection générale.

Idem. — Le service des études du canal de la Chiers, constitué par arrêté de ce jour, est rattaché au 4e arrondissement d'Inspection générale.

Arrêté du 28 *janvier* 1901. — Le service ordinaire du département des Ardennes qui fait partie du 3e arrondissement d'Inspection générale est rattaché au 4e arrondissement.

Idem. — M. **Riboud**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Gros**, est attaché, à la résidence de Soissons, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Trouvelot**, appelé à une autre destination.

1° Service de la navigation de l'Aisne, du canal des Ardennes et du canal de l'Oise à l'Aisne, 3e arrondissement;

2° Service de la navigation entre la Belgique et Paris, 5e arrondissement.

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Bourguin**, 1er arrondissement (Ligne d'Armentières à Bazoches, avec raccordements vers Coincy et vers Braisne).

Décision du 31 *janvier* 1901. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Epinac aux Laumes (M. **Galliot**, Ingénieur en chef de 2e classe, à Dijon), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au dépôt central des Archives

du contrôle des chemins de fer de P.-L.-M. (M. **Bezault**, Ingénieur ordinaire de 2e classe).

Décision du 31 *janvier.* — Service du contrôle des études et travaux de la ligne de Roanne à Chalon-sur-Saône avec embranchement sur Montchanin (M. **Tourtay**, Ingénieur en chef à Macon), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au dépôt central des archives du Contrôle du réseau de P. L. M., sauf en ce qui concerne les dossiers de l'entreprise Vouillon, Baudron et Vernet (2e lot de Gilles à la Clayette) qui feront l'objet d'une remise ultérieure.

M. l'Ingénieur en chef **Tourtay** et l'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées en résidence à Mâcon restent chargés du règlement définitif de cette entreprise.

Décision du 6 *février.* — M. **Lemoine** (Armand) Ingénieur ordinaire de 1re classe chargé, à la résidence de Moulins, de l'arrondissement du centre du service ordinaire du département de l'Allier, est chargé, en outre, de l'intérim de l'arrondissement de l'Est du même service jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Parent**.

Arrêté du 8 *février* 1901. — M. **Desprez**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris, nommé Ingénieur en chef de 2e classe par décret du 8 février 1901, est chargé, à la résidence de Mont-de-Marsan, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Mussat**, précédemment appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département des Landes;

2° Service des chemins de fer de Bazas à Eauze, Casteljaloux à Roquefort, Mont-de-Marsan à Saint-Sever, Nérac à Mont-de-Marsan, Condom à Riscle et Saint-Sever à Hagetmau, Dax à Saint-Sever;

3° Service hydrométrique du bassin de l'Adour (3e section).

Décision du 9 *février.* — M. **Connétable**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché à la résidence de Cahors, au service de la navigation du Lot, est chargé, en outre, de l'intérim de l'arrondissement de Cahors, du service ordinaire du département du Lot, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Gaston**.

Décision du 12 *février.* — M. **Arnaud** (Marius) Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Nice, au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est chargé, en outre, de l'intérim de l'arrondissement du Nord-Ouest du même service jusqu'à la désignation du successeur de M. **Bonhomme**.

Arrêté du 14 *février* 1901. — Sont rapportées les dispositions de l'ar-

rêté du 30 mai 1900 modifiant la répartition du service du canal de Bourgogne en arrondissements d'Ingénieur ordinaire et transférant de Semur à Sens la résidence du titulaire du 1er arrondissement.

Idem. — M. **Testart** (Gaston), conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, est attaché, à la résidence de Semur, au service ordinaire du département de la Côte-d'Or et au service du canal de Bourgogne, 1er arrondissement, en remplacement de M. **Bureau**, retraité.

M. **Testart** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Décision du 14 *février*. — M. **Arnaud** (Marius), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Nice, au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Imbert**, est chargé, en outre, du 3e arrondissement (Ligne de Saint-André à Puget-Théniers, section comprise entre la station d'Annot et Puget-Théniers) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Zurcher**, en remplacement de M. **Bonhomme**, appelé à une autre destination.

Décision du 16 *février* 1901. — M. **Boisseau** (Héli), conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, est chargé, en outre, de l'intérim de l'arrondissement de Privas du même service, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Riboud**.

Arrêté du 20 *février*. — M. **Thurninger**, Ingénieur en chef de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du poste d'Ingénieur en chef adjoint à l'Inspecteur général Directeur du Contrôle des chemins de fer du Nord, est nommé Président de la Commission d'examen des mécaniciens de la marine marchande, en remplacement de M. **Mancel**, nommé Inspecteur général.

Décision du 22 *février*.— M. **Danais**, conducteur principal, attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation de la Seine, 1re section, 2e division, est chargé, en outre, de l'intérim de l'arrondissement unique du même service, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Desprez**.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATION.

11 *février* 1901. — M. **Dardonville** (Gustave), Commis admissible au concours de 1895, n° 94, est nommé Conducteur de 4e classe dans

le département du Loiret, au service de la 3ᵉ section de la navigation de la Loire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

16 *février* 1901.— M. **Falsimagne** (Louis), Conducteur de 2ᵉ classe, en congé illimité au service de la Compagnie nouvelle du canal de Panama, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de la Cochinchine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

20 *février*. — M. **Bernard** (Gustave), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente, est mis à la disposition de l'Administration des chemins de fer de l'Etat, pour être employé au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angely à Saujon.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° DISPONIBILITÉ.

14 *février* 1901. — M. **Clervoy** (Charles), Conducteur principal, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine et remis à la disposition du Ministère des Travaux Publics par le Département de la Marine, est mis en disponibilité avec 2/3 de son traitement pour défaut d'emploi.

16 *février*. — M. **Pérot** (Luidgi), Conducteur principal, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine, est mis en disponibilité avec 2/3 de son traitement pour défaut d'emploi.

4° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Grousson** (Pierre), conducteur principal, en disponibilité, pour raisons de santé	1ᵉʳ janvier 1901
M. **Duteil** (Etienne), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé.	1ᵉʳ février 1901
M. **Rousier** (Henri), conducteur de 1ʳᵉ classe, Haute-Vienne, service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans.	1ᵉʳ février 1901
M. **Germain** (Jules), Conducteur principal, Loiret, service de la 3ᵉ section de la navigation de la Loire .	1ᵉʳ mars 1901
M. **Mourrin** (François), conducteur principal, Gard, service ordinaire	1ᵉʳ mars 1901
M. **Jourdain** (Eusèbe), conducteur principal, Seine-et-Oise, service ordinaire.	1ᵉʳ avril 1901

5° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Saignes** (Adolphe), conducteur principal, Charente-Inférieure, service maritime . . . . 24 janvier 1901

6° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *janvier* 1901. — Est rapporté l'arrêté du 19 décembre 1900 par lequel M. **Gabillard** (Ange), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché au service maritime 1ʳᵉ section, du département de la Seine-Inférieure, a été attaché au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Sanglé** (Eugène), conducteur principal détaché au service municipal de la Ville de Paris, est attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de P.-L.-M.

Idem. — M. **Molinier** (Firmin), conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, passe dans le département de la Haute-Garonne, au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer d'Orléans.

25 *janvier*. — M. **Bouché** (Pierre), conducteur principal, attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, passe au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi, même département.

Idem. — M. **Peyroux** (Auguste), conducteur de 2ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, passe au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de P.-L.-M., même département.

Idem. — M. **Davin** (Joseph), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché, dans le département de la Seine au service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest, et au service du contrôle des études et travaux des lignes nouvelles du réseau d'Orléans, passe au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer d'Orléans, même département.

Idem. — M. **Mourzelas** (Léon), conducteur de 3ᵉ classe, attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service du canal du Centre, passe dans le département du Rhône, au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de P.-L.-M.

Idem. — M. **Espagnet** (Joseph), Conducteur de 3ᵉ classe, attaché, dans le département de la Gironde, au service de la navigation de la Ga-

ronne, passe au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi, même département.

Idem. — M. **Labadie** (Léonce), conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, passe dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Nord.

Idem. — M. **Fèvre** (Louis), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe, passe dans le département d'Indre-et-Loire, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans.

Idem. — M. **Perrineau** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Mayenne, passe dans le département de la Seine-Inférieure, au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Ouest.

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 19 décembre 1900, par lequel M. **Quentel** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, a été affecté au service maritime, 1re section, du même département.

28 *janvier.* — M. **Bourdier** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Saône, passe au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

31 *janvier.* — M. **Rault** (Auguste), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, passe au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

7 *février.* — M. **Schneider** (Julien), Conducteur de 3e classe, en congé illimité au service de la Société anonyme des Hauts Fourneaux de Pompey (Meurthe-et-Moselle), est remis en activité et attaché dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin.

13 *février.* — M. **Massot** (Abel), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

L'Éditeur-Gérant : E. BERNARD.

Courbevoie. — Imprimerie E. Bernard et Cie, 14, rue de la Station.
Bureaux : 29, Quai des Grands-Augustins — Paris.

1901. — MARS.

TABLE DES MATIÈRES PAR ORDRE D'INSERTION

LOIS

(N° 47)

[11 janvier 1900]

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Doubs, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Morteau à Maîche.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Doubs, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Morteau (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Maîche.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Doubs est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 12 juillet 1900, entre le préfet du Doubs, d'une part, et MM. Chappuis et Schlumberger, d'autre part, pour la concession de la ligne, ainsi que du cahier des charges et du bordereau des prix annexés à cette convention.

Une copie certifiée conforme de cette convention, ainsi que du cahier des charges et du bordereau des prix, demeurera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme de deux millions sept cent trente mille francs (2.730.000 fr.).

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à cinquante-quatre mille neuf cent vingt francs (54.920 fr.).

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions de la convention

ci-dessus visée, le département du Doubs participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députes, sera exécutée comme loi de l'Etat.

CONVENTION

Entre les soussignés :

M. Edmond Roger, préfet du département du Doubs, officier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

De la loi du 10 août 1871 sur les conseils généraux;

De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local;

Des décrets du 13 février 1900 et 20 mars 1882 portant règlement d'administration publique;

Et des délibérations du conseil général en date du 19 avril 1898 et 23 avril 1900.

D'une part :

Et MM. Chappuis, ingénieur, à Nidau (Suisse) et Schlumberger, banquier à Besançon,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Doubs concède à MM. Chappuis et Schlumberger, qui acceptent, l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Morteau à Maîche à voie de 1 mètre.

Cette concession, qui n'aura d'effet qu'en vertu de la loi déclarant l'utilité publique à intervenir, est faite conformément à la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et aux décrets des 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi et aux conditions ci-après.

Art. 2. — Les concessionnaires seront assujettis à toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'ils bénéficieront des avantages résultant de ce même cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 13 février 1900, sauf les modifications à l'article 41 et les additions aux articles 41 et 56.

Art. 3. — La construction du chemin de fer sera faite par les concessionnaires. Elle comprendra tout ce qui est nécessaire au complet établissement et à l'exploitation de la ligne, notamment :

La préparation des projets définitifs, pour la rédaction desquels le préfet remettra aux concessionnaires une copie certifiée de l'avant-projet;

L'acquisition des terrains particuliers et domaniaux nécessaires à l'établissement de la plate-forme de la voie, des stations et de toutes les dépendances du chemin de fer, tels que déviations de routes, de chemins, de cours d'eau, ateliers de réparations, le règlement des dommages de toute

nature résultant de l'exécution des travaux, etc., tous les travaux d'infrastructure, y compris ceux nécessaires pour le raccordement de la ligne avec le réseau des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée à la gare de Morteau, tous les travaux de superstructure, y compris le matériel fixe et les alimentations;

Les dépôts et ateliers;

La ligne télégraphique ou téléphonique;

L'outillage et le mobilier des gares et stations, de la voie, des dépôts et ateliers;

Le matériel roulant.

Les travaux et fournitures qui font l'objet des projets définitifs mentionnés à l'article 3 ci-dessus seront exécutés conformément aux dispositions de ces projets et aux conditions du devis particulier de l'entreprise.

Art. 4. — Le département du Doubs fournira aux concessionnaires, à titre de subvention :

1° Les terrains communaux nécessaires à la construction du chemin de fer et de ses dépendances;

2° Une somme en capital de 1.353.000 francs représentant les subventions votées par le département et par les communes.

Sur cette somme, le département se réserve provisoirement une somme de 50.000 francs pour payer les frais d'études des avant-projets faits par ses soins, ainsi que les frais de surveillance des travaux. La partie de cette somme restée sans emploi sera versée aux concessionnaires un an après la mise en exploitation de la ligne.

Dans la somme de 1.353.000 francs, une somme de 280.000 francs représente la part du département dans les dépenses d'acquisitions de terrains poursuivies conformément aux dispositions de l'article 3. Si les dépenses réellement faites pour les acquisitions des terrains n'atteignent pas le chiffre de 280.000 francs, l'économie réalisée sera partagée entre le département et les concessionnaires dans la proportion de 2 pour le département et 1 pour les concessionnaires. Si les dépenses d'acquisition dépassent le chiffre de 280.000 francs, l'excédent des dépenses restera à la charge des concessionnaires.

Le restant de la subvention sera remis aux concessionnaires de la manière suivante :

A la fin de chaque mois, à partir du commencement des travaux, le service de contrôle dressera un décompte des dépenses totales, faites dans le mois, évaluées d'après les règles fixées à l'article 6 ci-après. On déduira de ce décompte une moitié des dépenses représentant la part contributive des concessionnaires, et l'autre moitié sera versée à ces derniers à titre d'acompte, dans le courant du mois suivant, après approbation du préfet. Le total des acomptes délivrés aux concessionnaires jusqu'au jour de la mise en exploitation ne pourra dépasser les 9 dixièmes de la subvention fournie par le département, déduction faite de la somme réservée pour les études et la surveillance.

La somme nécessaire pour parfaire, s'il y a lieu, avec les acomptes délivrés mensuellement, ladite subvention réduite comme il vient d'être stipulé sera payée aux concessionnaires un an après la remise en exploitation de la ligne entière.

Art. 5. — L'exploitation sera faite par les concessionnaires à leurs ris-

ques et périls. Toutefois, le département du Doubs s'engage à transmettre aux concessionnaires des subventions qu'il pourra recevoir de l'Etat dans les conditions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, sans que cette subvention, jointe à la portion du produit net de l'exploitation conservée par les concessionnaires en vertu du premier paragraphe de l'article 7 ci-après, puisse porter à plus de 4,35 % le revenu de la partie du capital de premier établissement fourni par les concessionnaires.

Pour l'application des clauses qui précèdent, il est entendu que :

1° Le capital de premier établissement, non compris la valeur des terrains communaux remis gratuitement par le départnment, sera calculé d'après les dépenses réellement faites conformément à l'article 6 ci-après, sans que les chiffres portés en compte de ce chef puissent excéder le maximum de 2.730.000 francs.

2° La part de capital de premier établissement fournie par les concessionnaires sera calculée en déduisant de ces dépenses la somme qui sera fournie en espèces par le département et par les communes, conformément aux clauses de l'article 4 ci-dessus.

Art. 6. — Les dépenses réellement faites à porter au compte de premier établissement pour l'application des clauses de l'article 5, conformément à l'article 1er du décret du 20 mars 1882, seront évaluées comme il suit, non compris les insuffisances résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant la période de construction.

a) Les dépenses faites pour les études, l'acquisition des terrains domaniaux et particuliers et l'exécution des travaux définis à l'article 3 ci-dessus, seront évaluées d'après les quantités réellement faites ou livrées et suivant les prix unitaires du bordereau annexé à la présente convention. Pour les fournitures et travaux ne figurant pas à ce bordereau, on calculera les dépenses d'après les prix payés par les concessionnaires et dûment justifiés par eux.

b) Les sommes effectivement dépensées pour le service des intérêts du capital engagé par les concessionnaires pendant la construction seront calculées sous déduction des intérêts produits par les fonds approvisionnés et sans que la dépense totale portée en compte de ce chef puisse excéder 3 % des dépenses spécifiées au paragraphe *a*.

c) Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à la réalisation des emprunts seront limitées au maximum de 1 1/2 % des dépenses spécifiées au paragraphe *a*.

Art. 7. — Les frais d'exploitation à porter en compte chaque année pour l'application des clauses de l'article 5, conformément à l'article 3 du décret du 20 mars 1882, seront évalués d'après les dépenses réelles, mais ne pourront dépasser par kilomètre le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 120 + \frac{2}{3} R$$

dans laquelle R représente, en francs, la recette brute, impôts déduits.

Cette formule s'applique dans le cas d'un horaire comportant :

Deux trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute annuelle sera inférieure à 3.500 francs par kilomètre ;

Trois trains par jour dans chaque sens pour une recette comprise entre 3.500 et 5.000 francs.

Trois trains par jour dans chaque sens pendant les mois d'octobre, novembre, décembre, janvier, février, mars et avril, et quatre trains par jour dans chaque sens pendant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre pour des recettes comprises entre 5.000 et 6.500 francs et ainsi de suite à raison d'un train supplémentaire dans chaque sens et pendant chacune des périodes ci-dessus définies pour chaque augmentation de 1.500 francs sur la recette brute kilométrique, impôts déduits.

Le préfet pourra, les concessionnaires entendus, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ci-dessus; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule une somme de 70 centimes par train kilométrique, étant entendu qu'il ne sera pas tenu compte de la recette des trains en question dans l'application de la formule.

Les trains supplémentaires que les concessionnaires mettront d'eux-mêmes en circulation ne donneront pas lieu à cette addition, mais il sera tenu compte de la recette de ces trains dans l'application de la formule du maximum.

Quand les frais d'exploitation seront inférieurs au maximum déterminé par les conditions précédentes, ils seront majorés, à titre de prime d'économie en faveur des concessionnaires, des deux tiers de l'écart entre les frais réels et le maximum.

Si les frais d'exploitation ainsi majorés sont inférieurs au chiffre de la recette brute, impôts déduits, la moitié de l'excédent de la recette sera versée au département, l'autre moitié sera conservée par les concessionnaires.

Art. 8. — Postérieurement à la clôture du compte de premier établissement, qui doit avoir lieu cinq ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne, il pourra, en vertu de l'article 2 du décret du 20 mars 1882, être ouvert un compte complémentaire de premier établissement pour les dépenses des travaux régulièrement autorisés, tels que création de gares nouvelles, agrandissement de gares, pose de secondes voies ou de voies de garage, ou augmentation du matériel roulant. Ces dépenses seront à la charge des concessionnaires, sauf les subventions qu'ils pourront obtenir du département ou des intéressés.

Il sera tenu compte du capital complémentaire de premier établissement pour l'application des clauses de l'article 5. Le capital à porter en compte pour cette application sera évalué d'après les dépenses réellement faites, conformément aux règles posées par l'article 6, mais ne pourra excéder la somme de 875.000 francs.

Art. 9. — Un fonds de renouvellement de 2.000 francs par kilomètre destiné à garantir le remplacement, en temps utile, de la voie et du matériel roulant, pendant la durée de la concession, sera constitué dans un délai maximum de quinze ans, à dater de la déclaration d'utilité publique, au moyen de versements atteignant au plus 200 francs par kilomètre et par an, faits par les concessionnaires à la Caisse des dépôts et consignations, en numéraire ou en titres agréés par le département.

Les concessionnaires seront autorisés à porter en compte ces versements dans les dépenses réelles d'exploitation, toujours dans la limite du maximum défini à l'article 7.

Ils toucheront pendant la durée de la concession les revenus des titres déposés ou les intérêts servis par la Caisse des dépôts et consignations des sommes versées.

Ils complèteront ce fonds de renouvellement dans les mêmes conditions que ci-dessus dès que ce fonds aura été entamé pour l'entretien de la ligne et du matériel.

Ils en reprendront possession à la fin de la concession, sauf les prélèvements qui auraient été faits pour cet entretien.

Art. 10. — Lorsque les concessionnaires ne satisferont pas aux obligations de la présente convention ou de l'article 38 du cahier des charges, et si le département ne croit pas devoir provoquer la déchéance dans le cas où elle est applicable, les concessionnaires payeront au département une amende de 200 francs par jour de retard, à dater de l'expiration du délai imparti par la mise en demeure à eux adressée par le préfet. Toutefois cette mesure ne sera pas applicable dans les cas de force majeure dûment justifiés.

Cette amende sera prélevée sur le cautionnement, qui devra être reconstitué dans le délai d'un mois après le prélèvement.

Art. 11. — Les frais de contrôle mis à la charge des concessionnaires par l'article 65 du cahier des charges seront exigibles à partir du jour de la mise en exploitation. Le premier terme sera versé dans le mois qui suivra cette date à la caisse du trésorier-payeur général du Doubs. Les termes successifs seront versés d'avance, dans la même caisse, le 10 janvier au plus tard de chaque année.

Art. 12. — Les concessionnaires s'engagent à n'employer pour l'exploitation de la ligne que du personnel français et du matériel de provenance française.

Art. 13. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, les concessionnaires devront constituer une société anonyme dont le capital sera constitué dans les conditions indiquées à l'article 18 de la loi du 11 juin 1880.

La société ainsi formée se substituera aux concessionnaires pour l'accomplissement des charges qu'ils contractent en vertu de la présente convention. Les concessionnaires demeureront d'ailleurs solidairement responsables avec la nouvelle société de tous les engagements résultant de ladite convention.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'Etat, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Fait double à Besançon, le 12 juillet 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1er

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la gare de Morteau sur la ligne de Besançon au Locle, passera par ou près Renaud-du-Mont, la Chenalotte, le Russey, Franbouhans, Charquemont et se terminera à Maîche.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans le délai de trois ans à partir de la même date.

Art. 3 à 7. — Comme au type. (*)

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2m,50 et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2m,80. La hauteur du matériel roulant, au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3m,50 pour les locomotives et de 3m,30 pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2m,30.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 60 centimètres.

L'épaisseur de la couche du ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il devra être réservé entre les obstacles isolés se trouvant au-dessus du niveau des marchepieds latéraux le long des voies principales et les parties les plus saillantes du matériel roulant une distance d'au moins 60 centimètres.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assainissement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 200 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 40 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire, et versant leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voya-

---

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264 ou *Journal officiel* du 17 janvier 1901.

geurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations et haltes seront établies dans les localités ci-après :

Morteau; Noël-Cerneux; La Chenalotte; Le Russey; Les Fontenelles-Bonnétage; Frambouhans; Charquemont; Maîche et des haltes aux Fins, à la Maisonnette, aux Fontenelles et aux Ecorces.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets des détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500 indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — Comme au type.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 6 mètres pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal ou rural.

Pour les viaducs, la hauteur libre, à partir du sol de la route, au-dessus de la chaussée dans toute sa largeur, ne sera pas inférieure à 4^m,30.

La largeur entre les parapets sera au moins de 4 mètres. La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie exécutera des ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de 7^m,30.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 6 mètres pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal ou rural.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4 mètres pour les chemins à une voie et de $7^m,30$ sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4 mètres.

Art. 13 et 14. — Comme au type.

Art. 15. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ces travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie et $7^m,30$ sur les chemins à deux voies, et ils présenteront les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'admininistration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par le concessionnaire, pour le service du chemin de fer, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté, suivant les cas, par l'Etat, le département ou les communes intéressés, d'après l'évaluation contradictoire qui sera faite par les ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente et par les ingénieurs de la compagnie.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 4 mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails pour les chemins à une voie, et $7^m,30$ de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur règnera jusqu'à deux mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de 5 mètres.

La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4 mètres. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17 et 18. — Comme au type.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de 90 centimètres d'axe en axe.

Art. 20 à 31. — Comme au type.

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les

dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7. Il devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions fixées ou à fixer pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts.

L'étage inférieur sera complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit.

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Il y aura des places de deux classes; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui sont arrêtées par le préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide, sauf exceptions autorisées par le préfet, sur l'avis du service du contrôle.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à deux.

Art. 33. — Comme au type.

TITRE III

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 34 à 41. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

voyageurs. (1re classe).	0,090	0,040	0,130
Voitures couvertes et fermées à glaces (2e classe)	0,067	0,033	0,100
Enfants. . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0,013	0,007	0,020
Sans que la perception puisse être inférieure à 40 centimes.			
Petite vitesse.			
Bœufs vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait . . .	0,090	0,040	0,130
Veaux et porcs.	0,033	0,022	0,035
Moutons, brebis, agneaux et chèvres.	0,015	0,015	0,030
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,267	0,213	0,48
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,18	0,12	0,30
2e classe. — Blés. — Grains — Farines. — Légumes farineux. — Riz. Maïs — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler, dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,15	0,11	0,26
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises .	0,13	0 09	0,22
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,12	0,08	0,20

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes.	0,11	0,07	0,18
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, 50 centimes par wagon et par kilomètre.			
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,16	0,11	0,27
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,40	1,60	4 »
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	3 »	2 »	5 »
Tender de 7 à 10 tonnes	1,20	0,80	2 »
Tender de plus de 10 tonnes.	1,80	1,20	3 »
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0,20	0,15	0,35
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,25	0,20	0,45
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide . .	0,18	0,12	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. .	0,11	0,09	0,20
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes . .	0,50	0,40	0,90
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,25	0,15	0,40
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale au prix de	0,97	0,53	1,50

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses

frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés par le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 50 centimes.

Le concessionnaire sera tenu de coopérer au service des colis postaux conformément aux lois, règlements et tarifs sur la matière.

Art. 42 à 56. — Comme au type.

Art. 56. — Le concessionnaire sera tenu de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de la 2e classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches, ainsi que les agents du service des postes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé et situé à l'étage inférieur des voitures.

L'administration des postes aura le droit de fixer à une voiture déterminée de chaque convoi une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Elle pourra installer, à ses frais, risques et périls et sous sa responsabilité, des appareils spéciaux pour l'échange des dépêches sans arrêt des trains.

L'administration des postes pourra aussi :

1° Requérir un second compartiment dans les conditions indiquées au paragraphe 1er ;

2° Requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires du chemin de fer, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Les prix de transports qui pourront être requis dans les conditions ci-dessus seront payés par l'administration des postes, conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au

concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, la mise à la disposition du service des postes d'un compartiment, en conformité du paragraphe 1er du présent article, sera effectuée gratuitement. Le prix de tous autres transports faits par le concessionnaire sur la réquisition de l'administration des postes, est, dès à présent, fixé à la moitié des tarifs homologués. Toutefois les sous-agents en service devront être transportés gratuitement.

Les agents des postes et des télégraphes en service ne seront également assujettis qu'à la moitié de la taxe dans le cas où la ligne serait subventionnée par le Trésor.

Dans le même cas, les matériaux nécessaires à l'établissement ou à l'entretien des lignes télégraphiques seront transportés à moitié prix des tarifs homologués.

L'administration des postes pourra enfin exiger, le concessionnaire et le département entendus, et après s'être mise d'accord avec le ministre des travaux publics, qu'un train spécial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire. Dans ce cas, que le chemin de fer soit subventionné ou non, le montant intégral des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite des produits qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord des arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Les employés chargés de la surveillance des postes, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches et à la levée des boîtes, auront accès dans les gares et stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure du chemin de fer.

Si le service des postes exige des bureaux d'entrepôt de dépêches dans les gares et stations, le concessionnaire sera tenu de lui fournir l'emplacement nécessaire ; cet emplacement sera déterminé sous l'approbation du ministre des travaux publics ; l'administration des postes en payera le loyer dans le cas où le chemin de fer ne serait pas subventionné par l'Etat.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, il sera tenu, dans tous les cas, d'avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Art. 57 à 69.— Comme au type.

DÉCRETS

(N° 48)

[22 décembre 1900]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement de trois lignes de tramways dans le département de la Charente-Inférieure (lignes de Saintes à Marennes, de l'île d'Oléron, de Mirambeau à Saint-Aigulin).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le Conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Charente-Inférieure, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, des trois lignes de tramways ci-après, à traction mécanique, destinées au transport des voyageurs et des marchandises :

1° De Saintes à Marennes, avec embranchements sur Taillebourg et sur Saujon par le Guâ ;

2° De l'île d'Oléron (Saint-Denis à Saint-Trojan), avec embranchement sur Boyard-ville) ;

3° De Mirambeau à Saint-Aigulin.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de cinq ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Charente-Inférieure est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 20 décembre 1900, entre le préfet de la Charente-Inférieure, au nom du département, et la compagnie des chemins de fer économique des Charentes, pour la rétroces-

sion des tramways susmentionnés, conformément aux conditions de la série de prix et du cahier des charges annexés à cette convention. Ces convention et cahier des charges régiront aussi la partie du premier réseau déclaré d'utilité publique par le décret du 20 janvier 1893, située dans le département de la Charente-Inférieure.

Ladite convention, la série de prix, le cahier des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement est fixé à 4.090.000 francs pour la ligne de Saintes à Marennes et ses embranchements sur Taillebourg et sur Saujon, à 2.140.000 francs pour la ligne de l'île d'Oléron et à 3.120.000 francs pour la ligne de Mirambeau à Saint-Aigulin, lesdites sommes devant être augmentées des intérêts des capitaux dépensés par le département pendant la période de construction et des annuités dont le département devra tenir compte au rétrocessionnaire, pendant ladite période, pour les sommes avancées par ce dernier, sans que les sommes ainsi ajoutées dépassent 6 °/₀ du capital d'établissement admis en compte.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 87.620 francs pour la ligne de Saintes à Marennes et embranchements, à 45.840 francs pour la ligne de l'île d'Oléron et à 66.840 francs pour la ligne de Mirambeau à Saint-Aigulin.

La subvention de l'Etat ne sera d'ailleurs payée que dans la limite des sommes restant disponibles, pour le département de la Charente-Inférieure, sur le maximum de 400.000 francs prévu par l'article 14 de la loi du 11 juin 1880.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 20 décembre 1900 pour les frais d'exploitation et l'intérêt à servir à la fraction du capital de premier établissement fournie par le rétrocessionnaire.

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions de la convention susvisée, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la compagnie des chemins de fer économiques des Charentes, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramway qui ont fait l'objet des décrets du 20 janvier 1893 et du 18 avril 1900 ou du présent décret, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 6. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION

L'an 1900 et le 20 décembre,

Entre les soussignés :

M. Eugène Fosse, préfet de la Charente-Inférieure, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets du 6 août 1881 et 20 mars 1882, des délibérations du conseil général, en date du 26 août 1898 et du 13 avril 1899, du 23 août 1900, et de la délibération de la commission départementale du 1er octobre 1900.

D'une part ;

Et M. J. Jeancard, agissant au nom et pour le compte de la compagnie des chemins de fer économiques des Charentes, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par le conseil d'administration de ladite compagnie, déposés chez Me Curis, notaire à Lyon, et annexés à la présente convention et avec promesse de produire dans un délai de cinq mois la ratification des présentes par l'assemblée générale des actionnaires de ladite compagnie,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Charente-Inférieure demande à l'Etat la concession d'un réseau de tramways comprenant les lignes énumérées ci-après :

1° Saintes à Marennes, avec embranchements sur Taillebourg, et sur Saujon, de l'autre ;

2° Ile d'Oléron, avec embranchements sur Boyardville ;

3° Mirambeau à Saint-Aigulin.

Le département s'engage à rétrocéder l'établissement et l'exploitation de ce réseau à la compagnie des chemins de fer économiques des Charentes, qui accepte et qui est déjà rétrocessionnaire dans le département du réseau de tramways déclaré d'utilité publique par le décret du 20 janvier 1893, auquel sont annexés la convention et le cahier des charges du 3 novembre 1892. Ce réseau, qui comprend les cinq lignes de Pons vers Saint-Ciers-la-Lande (jusqu'à la limite du département), de Saintes à Mortagne, de Touvent à Jonzac, de Pons vers Barbezieux (jusqu'à la limite du département) et de l'île de Ré, est exploité en entier depuis le 8 juillet 1898. Les lignes de ce premier réseau ont fait l'objet de divers procès-verbaux de réception définitive, dont le dernier est en date du 30 août 1898.

La rétrocession du deuxième réseau, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes, qui deviennent également applicables à la rétrocession du premier réseau en exploitation.

Art. 2. — La construction du deuxième réseau sera faite par la compagnie rétrocessionnaire. Elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet

établissement et à l'exploitation des lignes énumérées ci-dessus, notamment :

Les études, la confection des avant-projets et des projets définitifs;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plateforme des tramways, des stations et de leurs dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparation; il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toute catégorie nécessaire à l'assiette des lignes et de leurs dépendances sera livré gratuitement à la compagnie rétrocessionnaire;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation des voies publiques traversées;

Tous les travaux de superstructure;

Installations complémentaires à effectuer aux ateliers de Saintes-Bellevue;

Le matériel fixe et roulant;

Le mobilier des gares;

L'outillage de la voie, des gares et des ateliers.

Si le département jugeait nécessaire de mettre des clôtures en dehors des stations et haltes, il en supporterait les frais.

Le matériel qui devra être fourni au moment de l'ouverture à l'exploitation des diverses lignes est fixé comme suit :

1° Pour les lignes de Saintes à Marennes et de Mirambeau à Saint-Aigulin :

10 locomotives, 42 fourgons, 8 voitures-fourgons, 34 voitures à voyageurs, 115 wagons;

2° Pour l'île d'Oléron :

5 locomotives, 4 voitures-fourgons, 12 voitures à voyageurs, 20 wagons, 8 fourgons.

Il reste entendu que le matériel du premier réseau qui devra faire retour gratuitement à l'autorité concédante en fin de concession comprend : pour le continent, 12 locomotives, 8 voitures-fourgons, 30 voitures à voyageurs, 80 wagons, 20 fourgons; pour l'île de Ré : 4 locomotives, 2 voitures-fourgons, 6 voitures à voyageurs, 14 wagons et 8 fourgons.

Art. 3. — Les dépenses faites par la compagnie rétrocessionnaire pour l'exécution des diverses lignes du réseau seront réglées dans les conditions suivantes :

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires de la série de prix ci-annexée.

Les acquisitions de terrains seront comptées d'après les dépenses réelles effectuées par la compagnie rétrocessionnaire, majorées de 10 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

Mais pour les installations des gares de jonction avec les lignes existantes et les travaux et fournitures pour lesquels il n'existe pas de prix portés à la série, la majoration sera de 15 p. 100.

L'ensemble des dépenses ainsi faites sera majoré, pour frais de constitution du capital-actions ou de réalisation des emprunts, d'une somme fixée à forfait à 1 1/2 p. 100 de ces dépenses totales.

En tout cas, quoi qu'il arrive, le montant total du capital d'établissement admis en comptes pour chaque ligne ne pourra pas dépasser les som-

mes indiquées ci-après, y compris toutes les majorations dont il vient d'être parlé.

Saintes à Marennes et embranchements, 4.090.000 francs;

Ile d'Oléron, 2.140.000 francs;

Mirambeau à Saint-Aigulin, 3.120.000 francs.

Dans le cas où ces chiffres maxima ne seraient pas atteints, les dépenses d'établissement de chaque ligne seraient respectivement augmentées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre le maximum correspondant et le montant de la dépense justifiée conformément aux paragraphes précédents.

En ce qui concerne le premier réseau déjà construit, le montant total du capital d'établissement admis en compte reste fixé à 7.970.000 francs, y compris toutes majorations.

Art. 4. — Sur les dépenses faites et justifiées par la compagnie rétrocessionnaire, calculées conformément aux stipulations de l'article 3, il lui sera payé chaque mois, au fur et à mesure de l'exécution des dépenses, des acomptes égaux aux quatre cinquièmes de ces dépenses, constatées par des états de situation approuvés par l'administration, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les quatre cinquièmes du maximum fixé à l'article 3.

Art. 5. — Lorsque le réseau sera achevé et que chaque ligne aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera à la compagnie rétrocessionnaire la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, les quatre cinquièmes du capital d'établissement tel qu'il est défini à l'article 3 ci-dessus, y compris la prime d'économie s'il y a lieu.

Art. 6. — Le dernier cinquième du capital d'établissement sera fourni par la compagnie rétrocessionnaire au moyen du capital-actions ou des obligations qu'elle sera autorisée à émettre conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Le département payera chaque année à la compagnie rétrocessionnaire les intérêts à 4 % de la somme constituant ainsi sa part contributive dans les dépenses d'établissement plus l'amortissement pendant le temps restant à courir depuis le jour où les dépenses à la charge de la compagnie rétrocessionnaire auront été constatées, conformément à l'article 4, jusqu'à l'expiration de la concession. Ces payements se feront par semestre au 1er janvier et au 1er juillet. Toutefois les annuités échéant en cours de construction ne seront payées à la compagnie rétrocessionnaire qu'au moment de la mise en exploitation des lignes auxquelles elles se rapportent.

En cas de déchéance, le payement de ces annuités serait suspendu et aucun remboursement ne serait dû à la compagnie rétrocessionnaire pour la partie non amortie du capital fourni par elle.

En ce qui concerne spécialement le premier réseau, il est bien entendu que la part contributive du rétrocessionnaire dans les dépenses d'établissement reste fixée au quart, et aussi que les annuités actuellement payées par le département de la Charente-Inférieure à la compagnie rétrocessionnaire en remboursement de son avance, et qui s'élèvent à 91.905fr,66, cesseront de lui être versées à partir du 20 janvier 1943, nonobstant la prorogation de la concession du premier réseau stipulée à l'article 16 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 7. — L'exploitation du premier et du second réseau sera faite aux risques et périls de la compagnie rétrocessionnaire, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation, portés en compte chaque année, ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule

$$F = 1.200 + 0,6\ R$$

dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits. Cette formule s'applique à un nombre de trains fixé comme il suit, par jour et dans chaque sens, pour l'ensemble du réseau :

Trois trains pour une recette kilométrique inférieure à 5,000 fr. ;

Quatre trains pour une recette comprise entre 5,000 fr. et 6,500 fr., et ainsi de suite à raison d'un train pour chaque augmentation de recette kilométrique annuelle de 1,500 fr.

Le préfet pourra toutefois, la compagnie rétrocessionnaire entendue, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur à celui proposé par la compagnie rétrocessionnaire.

Chaque kilomètre de trains ainsi exigé par le préfet serait alors porté en compte à raison de 50 centimes et le produit en serait ajouté au maximum fixé par la formule 1.200 + 0,6 R.

Il est d'ailleurs entendu que les trains supplémentaires que la compagnie rétrocessionnaire mettrait en marche d'elle-même ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Il sera fait masse des recettes de toutes les lignes du premier et du second réseau.

Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux et les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées à titre de prime d'économie des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée à la compagnie rétrocessionnaire, conformément au paragraphe ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge de la compagnie rétrocessionnaire jusqu'au moment où elles pourront lui être remboursées comme il est dit ci-après ;

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents sans intérêts. Le surplus sera versé annuellement au département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Toutefois, si ce surplus représentait plus de 4 % du montant des dépenses de premier établissement, l'excédent serait partagé par moitié entre le département et la compagnie rétrocessionnaire.

La formule d'exploitation $F = 1.200 + 0,6\ R$ et le prix kilométrique ci-dessus des trains supplémentaires (0 fr. 50) seront applicables au premier réseau à partir du 1er janvier qui suivra le décret déclaratif d'utilité publique du second réseau.

Art. 8. — Le compte d'établissement du second réseau pourra être augmenté des dépenses qui seront faites postérieurement à la réception des lignes pour travaux complémentaires ou acquisition de matériel rou-

lant, etc., sans que les sommes ainsi ajoutées puissent excéder 3,000 fr., par kilomètre, le maximum des travaux complémentaires pour le premier réseau restant fixé à la somme de 5,000 fr. par kilomètre.

Les capitaux nécessaires seront fournis par la compagnie rétrocessionnaire, qui sera autorisée à prélever sur les recettes nettes — avant le versement au département des excédents dus conformément aux deux derniers paragraphes de l'article 7 ci-dessus — l'intérêt à 4 % des dépenses faites et l'amortissement dans le temps restant à courir sur la concession.

Art. 9. — Un fonds de réserve de 2.500 fr. par kilomètre, destiné à garantir le remplacement en temps utile de la voie et du matériel roulant pendant la durée de la concession, sera constitué pour le premier réseau, à partir du 1er janvier 1902, et pour le deuxième réseau, à partir de la cinquième année d'exploitation de la totalité des lignes dudit réseau, au moyen de versements qui varieront de 150 à 300 fr. par kilomètre et par an, comme il est dit ci-après. Ce versement sera obligatoire jusqu'à ce qu'il ait été complété de nouveau lorsque la compagnie rétrocessionnaire l'aura entamé pour l'exécution de travaux de renouvellement ; il est toutefois bien entendu que les dépenses de renouvellement qui seront exécutées pendant un exercice seront prélevées sur le versement constitutif du fonds de réserve afférent à cet exercice.

Le versement au fonds de réserve sera :
De 150 fr. pour une recette kilométrique nette inférieure à 300 fr.;
175 fr. pour une recette kilométrique nette de 300 à 350 fr.;
200 fr. pour une recette kilométrique nette de 350 à 400 fr.
225 fr. pour une recette kilométrique nette de 400 à 450 fr. ;
275 fr. pour une recette kilométrique nette de 500 à 550 fr. ;
300 fr. pour une recette kilométrique nette supérieure à 550 fr.

Ce fonds spécial, composé de valeurs agréées par le département, sera déposé à la Banque de France et les revenus en seront touchés par la compagnie rétrocessionnaire.

La compagnie rétrocessionnaire sera autorisée à ajouter le montant de ce versement aux dépenses réelles d'exploitation et d'entretien.

Ce fonds sera la propriété de la compagnie rétrocessionnaire, dans la mesure où cette dernière aura contribué à le constituer, conformément à l'état qui sera dressé à la fin de chaque exercice ; la part qui lui appartiendra lui sera remise en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits en exécution du paragraphe 3 de l'article 17 du cahier des charges.

Si, à la fin de la concession, les insuffisances de l'exploitation n'avaient pas été couvertes dans les conditions prévues à l'article 7, la compagnie rétrocessionnaire aurait le droit de prélever sur la part du fonds de réserve revenant au département le montant des insuffisances qui pourraient lui être dues.

Art. 10. — Le département demeurera chargé de rembourser l'Etat de ses avances, et dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, et touchera les subventions de l'Etat en exécution de la même loi.

Art. 11. — Avant la mise en exploitation du second réseau, la compagnie rétrocessionnaire sera tenue d'augmenter son capital-actions ou

obligations, de manière à faire face aux charges assumées pour le second réseau.

Art. 12. — La présente rétrocession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles la compagnie rétrocessionnaire s'engage d'une façon formelle. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, modifié par décret du 13 février 1900, sauf les modifications introduites par les articles 2 *bis*, 3, 5, 7, 8 *bis*, 10, 11, 15, 17, 23, 32.

Art. 13. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département des subventions de l'Etat aux taux maxima résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés par la formule indiquée à l'article 7.

Art. 14. — La compagnie rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 15. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 500 fr. par kilomètre de tramway concédés en numéraire ou en rente, sur l'Etat, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus à la compagnie rétrocessionnaire par cinquièmes et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession. Il en sera de même du dernier cinquième du cautionnement afférent au 1er réseau et compris dans le 2e réseau tel qu'il est défini à l'article 1er de la présente convention.

Art. 16. — La compagnie rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Saintes.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la préfecture de la Charente-Inférieure.

Art. 17. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par la compagnie rétrocessionnaire.

RE PARTIE. — Infrastructure.		
I. — FRAIS D'ÉTUDES.		
avant-projet. Le kilomètre de tramway concédé.	200 »	200 »
projets d'exécution. Le kilomètre de tramway	400 »	400 »
II. — TERRAINS.		
Les dépenses réelles d acquisition de terrains iboursées au rétrocessionnaire avec une majo- :0 p. 100 pour frais généraux, frais d'adminis- avances de capitaux.		
III. — TRAVAUX.		
rassements, déblais de toute nature, y compris it emploi. Le mètre cube.	1.30	1.30
aux accessoires sur les parties en déviation, perrés, murs de soutènement, gazonnage dans les talus, assainissements. Le kilomètre de tramway établi en déviation	1.000 »	1.000 »
§ 3. — Rectification de routes, chemins et cours d'eau, passages à niveau, passages de desserte ou chemins ruraux. Le kilomètre de tramway concédé	450 »	450 »
4. — Et ablissements de caniveaux, parapets, drains à pierres sèches, réfection des chaussées et empierrement, enfin tous travaux accessoires sur les routes et chemins empruntés par le tramway. Le kilomètre de tramway établi sur routes et chemins.	2.000 »	2.000 »
§ 5. — Ouvrages d'art :		
Buses de 20 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire. .	7 »	7 »
Buses de 30 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire. .	12 »	12 »
Aqueducs ou buses de 40 cent. de diam. Le mètre linéaire.	20 »	20 »
Aqueducs ou buses de 50 cent. de diam. Le mètre linéaire.	30 »	30 »
Aqueducs ou buses de 60 cent. de diam. Le mètre linéaire.	60 »	60 »
Aqueducs ou buses de 1 mètre de diam. Le mètre linéaire.	115 »	115 »
Aqueducs ou buses de 1 m 50 de diam. Le mètre linéaire.	145 »	145 »
Ponceau de 2 mètres d'ouverture. Le mètre linéaire. . . .	200 »	200 »
Ponceau de 3 mètres d'ouverture. L'un	3.500 »	3.500 »
Ponts de 4 mètres d'ouverture en maçonnerie. L'un. . . .	4.500 »	4.500 »
Ponts de 4 mètres d'ouverture avec tablier métallique. L'un.	6.000 »	6.000 »
Ponts de 6 mètres d'ouverture en maçonnerie. L'un	6.000 »	6.000 »
Ponts de 6 mètres d'ouverture avec tablier métallique. L'un.	8.000 »	8.000 »
Ponts de 8 mètres d'ouverture avec tablier métallique. L'un.	10.000 »	10.000 »
Ponts de 10 mètres d'ouverture avec tablier métallique. L'un.	15.000 »	15.000 »
Ponts de 12 mètres d'ouverture avec tablier métallique. L'un.	20.000 »	20.000 »
Ponts de 16 mètres d'ouverture avec tablier métallique. L'un.	40.000 »	»
DEUXIÈME PARTIE. — Superstructure.		
I. — VOIE ET MATÉRIEL FIXE.		
1° a) *Lignes du continent.* — Voie en acier en rails Vignole de 20 kilogr. le mètre linéaire, posés sur traverses en pin sulfaté de 1 m. 70 × 0.18 × 0.12, y compris éclisses de 7 kilogr. la paire, boulons d'éclisses en fer de 260 grammes, tirefonds de 280 grammes, fourniture de ballast, pose et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses. — Le nombre des traverses sera de 13 par longueur de 10 mètres. Ce nombre sera porté à 14 dans les courbes de 250 mètres et au-dessous ; dans ces courbes, les traverses seront en chêne créosoté. Par mètre linéaire.	20 »	»

DÉSIGNATION DES OUVRAGES	LIGNES du continent	LIGNES de l'île d'Oléron
	fr. c.	fr. c.
b) *Ile d'Oléron.* — Voie en acier en rails Vignole de 18 kilog. le mètre linéaire, posés sur traverses en pin sulfaté, compris éclisses de 7 kilogr. la paire, boulons en fer de 260 grammes, tirefonds de 280 grammes, fourniture de ballast, pose et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses. Le nombre des traverses sera de 12 par longueur de 10 mètres en courbe et en alignement. Par mètre linéaire	»	18.50
2° a) *Lignes du continent.* — Changements, croisements de voie, constitués avec des rails de 20 kilogr. par appareil et non compris les voies avec longrines en chêne créosoté. L'un	1.100 »	»
b) *Ile d'Oléron.* — Changements, croisements de voie, constitués avec des rails de 18 kilogr. par appareil et non compris les voies avec longrines en pin sulfaté. L'un.	»	1.000 »
3° Plaques tournantes de 2 m. 70 de diamètre. L'une	1.400 »	1.400 »
4° Ponts à bascule avec appareil de calage. L'un	2.500 »	2.500 »
5° Plaques tournantes de 3 mètres de diamètre. L'une	2.000 »	2.000 »
6° Grues fixes. L'une	6.000 »	6.000 »
7° Alimentation d'eau. L'une	5.000 »	5.000 »
8° Outillage des ateliers et des dépôts de la traction, par kilomètre de tramway concédé	300 »	300 »
9° Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie, par kilomètre de tramway concédé	500 »	500 »
II. — STATIONS.		
Stations des chefs-lieux de canton, de tête de ligne, de terminus et de bifurcations. Bâtiments à voyageurs, halle couverte, quais, trottoirs, cours, etc. L'une	15.000 »	15.000 »
Stations intermédiaires et haltes, abris et empierrement des cours. L'une	2.500 »	2.500 »
Remise pour une machine, avec dortoir. L'une	4.000 »	4.000 »
Remise pour 2 machines, avec dortoir. L'une	6.500 »	6.500 »
Installations générales de traction comprenant atelier, remise à machines et à voitures, magasin, bureau, etc. Le mètre carré	100 »	100 »
Téléphone, y compris l'installation d'un poste dans toutes les stations. Par kilomètre de tramway concédé	400 »	400 »
TROISIÈME PARTIE. — Matériel roulant.		
Locomotives du poids de 10 tonnes à vide et de 13 tonnes en ordre de marche. L'une	»	30.000 »
Locomotives du poids de 14 tonnes 500 à vide et de 18 tonnes 500 en ordre de marche. L'une	30.000 »	32.000 »
Locomotives du poids de 16 tonnes à vide et de 21 tonnes en ordre de marche. L'une	35.000 »	»
Voitures à voyageurs. L'une	6.000 »	6.400 »
Voitures-fourgons. L'une	5.000 »	5.400 »
Wagons couverts	4.000 »	4.300 »
Wagons découverts. L'un	2.500 »	2.750 »
Grues roulantes, y compris wagon-porteur. L'une	8.000 »	8.300 »
Frein à vide continu à installer sur la machine. Par machine.	1.700 »	1.700 »
Frein à main, à vis. Par véhicule	200 »	200 »
Frein à main, à levier. Par véhicule	160 »	160 »
Frein à vide, à 4 sabots, pour voitures et fourgons. Par véhicule	600 »	600 »
Boyaux et raccords dont seront munis les wagons pour la communication de l'appareil de la machine avec les voitures et fourgons. Par wagon	225 »	225 »
Pièces de rechange. Par kilomètre de tramway concédé	200 »	200 »

N.-B.— 1° *Outillage des ateliers et dépôts*.— Il comprendra le petit outillage qui sera rendu nécessaire par suite de l'augmentation du personnel et du matériel roulant au dépôt et aux ateliers de Saintes-Bellevue. La composition de ce petit outillage sera soumise à l'approbation de M. le préfet.

Il est entendu qu'indépendamment de l'outillage des ateliers, chaque locomotive sera munie des objets ci-après :

1 falot, 1 lanterne à 3 feux, 1 vérin de 7,000 à 10,000 kilogr. suivant le poids des machines, 1 cric de 5.000 à 8.000 kilogr. suivant le poids des machines, 1 coffre à agrès, 1 caisse à outils, 1 caisse à effets, 1 assortiment complet de toutes les clés, 1 lanterne à niveau d'eau, 1 clé anglaise, 1 pique-feu, 1 lance, 1 pelle à charbon, 1 boîte à règlement, 1 chasse-tampons, 1 porte-pince, 1 masse en cuivre, 1 tournevis, 2 burins, 2 bédanes, 2 chasse-clavettes, 1 seau en toile, 1 bidon, 1 burette à long bec, 4 tampons en fer et 4 tampons en bois dur.

2° *Pièces de rechange.* — Elles comprendront par type de machine : 3 essieux montés avec boîtes à graisse munies de leurs manivelles motrices, 1 jeu de coussinets pour bielles motrices et d'accouplement. 1 jeu de tiroirs (2 tiroirs), 1 jeu de ressorts et de chandelles de suspension (6 ressorts et 12 chandelles), 2 tampons, 6 faux-tampons.

Et pour les véhicules sur chaque section :

Une garniture de ressorts de choc et de suspension, tampons, faux-tampons, boîtes à huile, plaques de garde, essieux montés, crochets de traction.

Lu et approuvé :

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

L'ensemble du réseau comprend : 1° le premier réseau en exploitation formé des cinq lignes ci-après : Pons vers Saint-Ciers-la-Lande (jusqu'à la limite du département), Saintes à Mortagne, Touvent à Jonzac, Pons vers Barbezieux (jusqu'à limite du département), île de Ré, qui a été déclaré d'utilité publique par décret du 20 janvier 1893 ; 2 le second réseau à construire, composé des trois lignes énumérées à l'article 2.

Art. 2. — Le second réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées à l'article 2 *bis*.

Saintes à Marennes, avec embranchement sur Taillebourg, d'une part, et sur Saujon, de l'autre ;

Ile d'Oléron avec embranchement sur Boyardville ;

Mirambeau à Saint-Aigulin.

Art. 2 *bis*. — Les voies publiques empruntées seront les suivantes :

1° Lignes de Saintes à Marennes, avec embranchements sur Taillebourg et sur Saujon :

a) Ligne principale. — Route départementale n° 7, chemin de grande communication n° 83, chemin de grande communication n° 90, route nationale n° 137, chemin de grande communication n° 44, chemin de grande communication n° 74, route départementale n° 1, chemin de grande communication n° 93, route départementale n° 3.

b) Embranchement de Taillebourg. — Chemin de grande communication n° 90, chemin de grande communication n° 68, chemin de grande communication n° 83, chemin de grande communication n° 34 ;

c) Embranchement de Saujon. — Chemin vicinal ordinaire n° 7, chemin vicinal ordinaire n° 14, route départementale n° 1, chemin de grande communication n° 93.

2° Ligne de l'île d'Oléron, avec embranchement sur Boyardville. — Chemin de grande communication n° 185, route départementale n° 7, chemin de grande communication n° 106.

3° Ligne de Mirambeau à Saint-Aigulin. — Route départementale n° 10, route nationale n° 10 *bis*, chemin de grande communication n° 124.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les plans parcellaires devront être présentés dans un délai de quatre mois à partir de l'approbation des projets d'exécution.

Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois à dater de la mise à l'enquête des plans parcellaires. Ils seront poursuivis de telle façon que tout le réseau soit livré à l'exploitation dans un délai de deux ans et demi à dater du commencement de l'exécution des travaux.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2 m. 10, et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas la même largeur. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de $3^{m},50$ pour les locomotives ainsi que pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie mesurée entre les bords extérieurs des rails sera de $1^{m},65$.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 50 mètres en pleine voie.

Le maximum des déclivités est fixé à 35 millimètres par mètre. Toutefois, par exception, dans certaines traverses, ce maximum pourra être porté à 50 millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Le minimum des rayons des courbes pourra être abaissé à 30 mètres aux abords des stations et dans la traversée des villes.

Art. 6. — Comme au type (*).

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast de pierres cassées ou de gravier de 1 m. 80 de largeur et d'au moins 30 centimètres d'épaisseur totale qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de 6 mètres sur les routes nationales et 5 mètres sur les routes départementales et les chemins de grande communication, cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'autorité compétente, pour statuer sur les projets d'exécution, pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de la chaussée de la voie publique au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie en gazon d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire dans les parties des routes ou de chemins dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de 1 m. 40 subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou de l'obstacle continu. Toutefois, le préfet pourra, sur l'avis du service du contrôle, autoriser la réduction de la largeur de cet intervalle au-dessous de 75 centimètres, pourvu que la distance entre la saillie extrême du matériel et la limite de la propriété riveraine soit au moins de 1 m. 40. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entrerails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8. — Comme au type.

Art. 8 *bis*. — Dans les parties en déviation le ballast aura 35 centimètres au moins d'épaisseur ; la largeur des accotements, c'est-à-dire des parties de chaque côté entre le bord intérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de 55 centimètres. La largeur de la plate-forme sera de 3 m. 90.

Le concessionnaire établira le long de la voie ferrée les fossés ou rigoles

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ou *Journal Officiel* du 28 décembre 1900.

qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et l'écoulement des eaux. Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur la proposition du concessionnaire.

Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais pendant la concession, en se conformant aux dispositions approuvées par l'autorité compétente, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux et de prévenir l'insalubrité pouvant provenir des chambres d'emprunt. Il rétablira de même les communications publiques ou particulières que l'exécution de ses travaux l'obligera à modifier.

Il n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité ; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide. Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics et particuliers seront en maçonnerie, en fer ou en acier.

Art. 9. — Comme au type.

Art. 10.— Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes pour le continent et de 18 kilogr. pour le 1er réseau et l'île d'Oléron au moins par mètre courant ; ils seront posés sur des traverses en bois espacées au minimum de 85 centimètres d'axe en axe.

Le contre-rail ne sera exigé qu'exceptionnellement ; il ne sera pas exigé dans les traverses des villes et des villages ni aux passages à niveau.

Art. 11. — Les trains ne s'arrêteront qu'aux stations et haltes. Ces stations et haltes seront construites économiquement et suivant les dispositions analogues à celles déjà adoptées pour les tramways du 1er réseau du département de la Charente-Inférieure.

Dans chaque station, il y aura au moins un abri pour les voyageurs.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs et des gares pour la réception et la livraison des marchandises, suivant les indications ci-après ;

1° Saintes à Marennes, avec embranchement sur Taillebourg et sur Saujon ;

a) Ligne principale — La Mothe-à-l'Œuf (halte), Pessines (halte), Saint-Georges (halte), Nieul-Saint-Georges, Rulon (halte), les Essards, Saint-Porchaire, le Terrier (halte), Saint-Sulpice-d'Arnoult, Pont-Labbé, Champagne, Saint-Jean-d'Angle, Saint-Just-Luzac, Marennes, Marennes-Ville (halte), la Cayenne de Seudre ;

b) Embranchement de Taillebourg. — Plassay, la Renardière (halte), Crazannes, Port d'Envaux, Saint-Saturnin-de-Séchaud (halte), Saint-Jammes (halte), Taillebourg ;

c) Embranchement de Saujon. — Saujon, Ribérou (halte), Saujon-Ville (halte), le Guâ, Nieul-Saint-Sornin ;

2° Ile d'Oléron.— Saint-Trojan, le Grand-Village, la Chevalerie, Ors, le Château, le Château-Ville (halte), la Gaconnière (halte), Dolus, Saint

Pierre, Sauzelle, Saint-Georges-Chéray, Chaucre, la Brée, Saint-Denis, Boyardville ;

3° Mirambeau à Saint-Aigulin. — Fanioux (halte), Soubran, Salignac, Courpignac-Rouffignac, Chamouillac, Montendre, Jussas (halte), Chepniers, la Garde-Montlieu, Orignolles, Montguyon, Cottières, le Fouilloux (halte), le Gibeau, Malleville-Boscamenant, le Mud (halte), Saint-Aigulin.

Il est rappelé que les stations et haltes du 1er réseau sont les suivantes :

1° Pons à Saint-Ciers-la-Lande : Pons-Etat, Pons-Saint-Vivien (halte), Belluire, Saint-Genis, Plassac (halte), la Bergerie, Saint-Dizant-du-Bois, Mirambeau, Ferrat, Saint-Bonnet, le Pas d'Ozelle;

2° Saintes à Mortagne : Saintes-Etat, quai Bassompierre (halte), Saintes-ville, Saintes, Saint-Eutrope (halte), Saintes-Bellevue, les Guillots (halte), Chermignac, Thenac, les Mauds, les Carrièrres-de-Tesson, Tesson, les Sorignets, Gémozac-Etat, Gémozac-ville (halte), Virollet, Touvent, le Moulin-de-la-Lande (halte), Mortagne-ville, Mortagne-port ;

3° Touvent à Jonzac : Brie-sous-Mortagne, Saint-Fort, Port-Maubert, Lorignac, Sainte-Ramée, Saint-Ciers-du-Taillon, Consac, Nieul-le-Vireul, Guitinières, Saint-Germain-de-Lusignan, Jonzac ;

4° Pons à Barbezieux : Pons, Biron (halte), Echebrune, Lonzac, Jarnac-Champagne, Sainte-Lheurine, Archiac, Saint-Eugène ;

5° Ile de Ré : Sablanceaux, Rivedoux, Saint-Martin, le Bois, la Couarde, le Feneau-Loix, le Martray (halte), Ars, Saint-Clément, le Gillieux (halte), les Portes.

Moyens de transbordement. Clause spéciale prescrite par la circulaire du 12 janvier 1888. — Des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises seront établis dans les gares de jonction à voie normale.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 à 15. — Comme au type.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les trains se composeront de huit voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure, arrêts compris, sur les routes et de 35 kilomètres dans les déviations.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16. — Comme au type.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'Etat sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée avec toutes les installations faites sur le sol des voies publiques

ainsi que tous les immeubles et objets immobiliers qui en dépendent, tels que les barrières et clôtures, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, usines et installations de toute nature établies en vue de la production et du transport de l'énergie électrique ou autre destinée à l'exploitation du tramway, bureaux d'attente et de contrôle, etc., établis dans des immeubles exclusivement affectés à cet usage; le matériel roulant tel qu'il est défini à l'article 2 de la convention, ainsi que le matériel roulant qui aurait été fourni à titre complémentaire, conformément à l'article 2 de la convention, et les objets mobiliers de tout genre, ainsi que l'outillage des ateliers, des gares et de la voie.

Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, l'Etat aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Toutefois, le matériel roulant complémentaire fourni sur le premier réseau, à la date du décret déclaratif du deuxième réseau, restera la propriété du concessionnaire. L'Etat se réserve le droit de reprendre ledit matériel en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint.

La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession.

L'Etat sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre des matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et réciproquement, si l'Etat le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, l'Etat ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18 à 23. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX		
	de péage	de transport	Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE *Grande vitesse.*			
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes en bois (2e classe)	0,033	0,017	0,050
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0,01	0,005	0,015
Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes .			
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait . .	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés, seront sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE *Marchandises transportées à grande vitesse.*			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
Marchandises tranportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Cafés — Drogues. — Epicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bière. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises .	0,06	0,04	0,10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,05	0,03	0,08

	PRIX de péage	PRIX de transport	Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Marchandises des 1re et 2e classes	0,05	0,03	0,08
Marchandises des 3e et 4e classes	0,04	0,02	0,06
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de un mètre cube, 50 centimes par wagon et par kilomètre.			
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide . .	0,12	0,08	0,20
Les voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. .	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes .	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.	0,60	0,40	1,00

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé come s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs, proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours est effectué.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogr.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. payera comme 10 kilogr. ; entre 10 et 20 kilogr., comme 20 kilogr., etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogr. ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogr. ; 3° au-dessus de 10 kilogr., par fraction indivisible de 10 kilogr.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art. 24 à 32. — Comme au type.

Art. 32. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire, dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires, de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 3,000 habitants, soit un centre de population de 3,000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du tramway.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans restriction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Le concessionnaire opérera le chargement et le déchargement des colis expédiés en grande vitesse, messageries, bagages, etc., et d'une manière générale de tous les colis susceptibles d'être chargés ou déchargés par le personnel des trains, colis dont le poids individuel maximum est fixé à 300 kilogr. Il ne sera pas tenu d'effectuer le chargement et le déchargement de toutes les autres marchandises.

Art. 33 et 34. — Comme au type.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 32 et 36. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — Comme au type.
Art. 38. — (Supprimé).
Art. 39. — (Supprimé).
Art. 40. — Comme au type.
Art 41. — (Supprimé).

La Rochelle, le 20 décembre 1900.

(N° 49)

[25 décembre 1900].

Décret portant approbation des modifications au tracé des tramways de Bordeaux à Caudéran, Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac.

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu, avec la convention y annexée, le décret du 22 décembre 1897, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement de trois lignes de tramways à traction mécanique, destinées au transport des voyageurs et, éventuellement, des messageries entre Bordeaux et les communes de Caudéran, Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac, et concédées par le département de la Gironde à la compagnie de tramway de Bordeaux-Bouscat au Vigean ;

Vu le projet d'exécution présenté, le 11 janvier 1900 par la compagnie concessionnaire pour la modification du tracé desdits tramways ;

Vu le dossier de l'enquête d'utilité publique à laquelle ce projet a été soumis en exécution de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880, et dans les formes déterminées par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881 ;

Vu le procès-verbal des opérations de la commission d'enquête, en date du 9 mai 1900 ;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Bordeaux, en date du 23 mai 1900 ;

Vu la délibération de la commission départementale de la Gironde, en date du 23 juin 1900 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 17 août 1900 ;

Vu la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ;

Vu les règlements d'administration publique, en date des 18 mai et 6 août 1881 ;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les modifications du tracé des tramways de Bordeaux à Caudéran, Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac, telles qu'elles résultent du projet d'exécution ci-dessus visé, en date du 11 janvier 1900.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 50)

[27 décembre 1900].

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway dans la ville de Nantes.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Nantes, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des marchandises, et dite « de la route de Vannes à la route de Clisson ».

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit

tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Nantes est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé du 26 décembre 1900.

Art. 3.— Est approuvée la convention passée, le 8 décembre 1900, entre le maire de Nantes, au nom de la ville, et la compagnie des tramways de Nantes, d'autre part, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention et mentionné à l'article 1er.

La convention et le cahier des charges régiront désormais l'ensemble du réseau concédé à la ville de Nantes. Ils resteront, ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé, annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Nantes, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

Entre le maire de la ville de Nantes, agissant au nom et pour le compte de la commune de Nantes en vertu des délibérations du conseil municipal, en date du 28 février et du 2 octobre 1900.

Sous la réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en conseil d'Etat,

D'une part,

Et M. Emile Chartier, président du conseil d'administration de la compagnie des tramways de Nantes, agissant au nom de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par son conseil d'administration, aux termes de ses délibérations en date du 1er mars et du 15 octobre 1900.

D'autre part ;

Considérant que la compagnie de tramways de Nantes exploite en cette ville diverses lignes de tramways qui lui ont été rétrocédées par la commune suivant traités en date des 20 juin 1877, 31 mars 1879, 20 février 1886 et 27 août 1896, modifiés par quatre avenants, savoir : deux en date du 1er avril 1897, un en date du 30 août 1898 et un en date du 14 février 1900 ;

Considérant l'utilité d'établir sur la route de Vannes et diverses autres

voies une nouvelle ligne se raccordant avec celles actuellement exploitées par la compagnie ;

Considérant que la durée de toutes ces concessions a été fixée d'un commun accord de façon qu'elles prennent fin ensemble, le 31 décembre 1936 ;

Considérant dès lors l'utilité de fondre, dans un seul traité de rétrocession les conditions régissant les différentes lignes :

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Nantes s'engage à rétrocéder à la compagnie des tramways de Nantes, pour une durée expirant à la même date que celle de toutes les autres lignes précédemment rétrocédées : savoir, le 31 décembre 1936, et sous la condition que la concession correspondante lui soit accordée par l'Etat, une ligne de tramways dite de la route de Vannes à la route de Clisson, destinée au transport des voyageurs et éventuellement des marchandises.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir, approuvant le présent traité, est faite aux conditions stipulées ci-après, lesquelles seront également applicables à l'ensemble du réseau, comprenant les lignes suivantes construites ou à construire :

A. Ligne des quais de la Loire concédée par décrets des 21 août 1877 et 16 juillet 1879, partant du pont de Toutes-Aides sur la commune de Doulon et aboutissant au passage à niveau de la gare du chemin de fer sur la commune de Chantenay, en suivant le boulevard de Sébastopol, le quai de Richebourg, le quai de Porte-Maillard, le quai du Bouffay, le quai Flesselles, le pont d'Erdre, le quai Brancas, les quais de la Fosse, Ernest-Renaud, d'Aiguillon, la rue de Luzançay, le quai de la Piperie, la rue de la Grenouillère et le chemin de Vincennes n° 14 ;

B. Ligne de la route de Paris à la place de la Chesnaie, constituée par des lignes ou sections de lignes concédées par décrets des 17 septembre 1896 et 14 septembre 1898, partant du boulevard de Ceinture à son intersection avec la route de Paris, et aboutissant à la place de la Chesnaie en suivant la route de Paris, les rues de Paris et Saint-Clément, la place Louis XVI, la rue de l'Evêché, la place Saint-Pierre, les rues de Châteaudun, Thiers et de l'Hôtel-de-Ville, le pont de l'Hôtel-de-Ville, le quai d'Orléans, les rues de Feltre et du Calvaire, la place Delorme, les rues Copernic et de Gigant, la place Canclaux, le boulevard Saint-Pern, la place Général-Mellinet, l'avenue Allard et le boulevard Pasteur ;

C. Ligne de la route de Rennes à Pont-Rousseau, constituée par des lignes ou sections de lignes concédées par décrets des 27 juillet 1887, 14 septembre 1898 et 16 mars 1900, 10 septembre 1897, partant de l'extrémité de la rue de Rennes près du boulevard Lelasseur et aboutissant à la place de Pont-Rousseau en suivant la rue de Rennes, le quai des Tanneurs, la place du Cirque, le quai d'Orléans, les rues de Feltre et Affre, la place et la rue Saint-Nicolas, la place Royale, la rue de Gorges, la place du Commerce, le pont de la Bourse, la place de la Petite-Hollande, le pont Maudit, la rue et le pont Haudaudine, la rue Louis-Blanc, la place de la République, le boulevard Victor-Hugo, le pont de Pirmil et la rue Dos-d'Ane ;

D. Ligne de la gare maritime à la place Général-Mellinet, concédée par

décret du 16 mars 1900, partant du quai de la Fosse, où elle se raccorde avec la ligne des quais de la Loire et aboutissant à la place du Général-Mellinet où elle se raccorde avec la ligne de la route de Paris à la Chesnaie, en suivant les rues Meuris, Daubenton et Rollin ;

E. Ligne des Deux-Gares, constituée par des lignes ou sections de lignes concédées par décrets des 21 août 1877, 27 juillet 1887, 9 janvier 1898, 14 septembre 1898 et 16 mars 1900, partant du quai de Richebourg près la gare d'Orléans et aboutissant à la gare de l'État en suivant les quais de Richebourg et du Port-Maillard, la rue de Strasbourg, la place du Port-Communeau, le pont Morand, le quai des Tanneurs, la place du Cirque, le quai d'Orléans, les rues de Feltre et Affre, la place et la rue Saint-Nicolas, la place Royale, la rue de Gorges, la place du Commerce, le pont de la Bourse, la place de la Petite-Hollande, le pont Maudit, la rue et le Pont-Haudandine, la rue Louis-Blanc, la place de la République et le boulevard Babin-Chevaye ;

F. Ligne de la route de Vannes à la route de Clisson, constituée par deux sections de lignes concédées par décrets du 27 juillet 1887 et du 14 septembre 1898, et par des sections à construire, non encore concédées, partant du carrefour de la route de Vannes et du boulevard Lelasseur et aboutissant au chemin de Bonne-Garde, sur la route de Clisson, en suivant la route de Vannes, la rue des Hauts-Pavés, la place Viarmes, la rue Porte-Neuve, la place Sainte-Elisabeth, la rue du Marchix, la place Bretagne, les rues de Pont-Sauvetout, Cacault et de Feltre, le pont de l'Ecluse, le quai Penthièvre, la rue des Halles, la place du Change, la rue Poissonnerie, le pont d'Aiguillon, la rue Bon-Secours, le pont de la Belle-Croix, la chaussée et le pont de la Madeleine, les rues Grande-Biesse, Petite-Biesse et de Vertais, la place Victor-Mangin, le pont de Pirmil, la place Pirmil et la rue Saint-Jacques (route de Clisson).

Les sections empruntées à des lignes déjà concédées sont :

Sur la ligne de la route de Paris à la place de la Chesnaie, la partie comprise dans la rue de Feltre, entre la rue Cacault et le pont de l'Ecluse ; sur la ligne de la route de Rennes à Pont-Rousseau, la partie comprise sur le Pont de Pirmil.

Les sections à construire sont :

1° De l'origine de la ligne sur la route de Vannes à la rue de Feltre ;

2° De la rue de Feltre, près du pont de l'Ecluse, au pont de Pirmil ;

3° De la place Pirmil au terminus du chemin de Bonne-Garde ;

En outre, la ville de Nantes se réserve le droit de demander ou d'accorder de nouvelles concessions de tramways, tant sur son territoire que sur celui des communes suburbaines. Mais il est entendu, conformément aux conventions antérieures, que la compagnie aura, à conditions égales, un droit de préférence jusqu'au 21 août 1919 ; un délai de trois mois lui sera accordé après notification pour formuler son acceptation ou son refus. Passé ce délai, elle sera forclose de son droit de préférence.

Art. 2. — La rétrocession du réseau ci-dessus défini est faite à la compagnie des tramways de Nantes conformément à la loi du 11 juin 1880, aux décrets du 6 août 1881 et du 13 février 1900, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles elle déclare expressément souscrire, la présente conven-

tion et le cahier des charges qui y est annexé remplaçant les traités de rétrocession, avenants et cahier des charges actuellement en vigueur.

Elle sera, en conséquence, assujettie envers la ville de Nantes à toutes les obligations imposées à la ville de Nantes elle-même dans le cahier des charges et, réciproquement, elle sera substituée à la ville dans tous les droits conférés au concessionnaire par ledit cahier des charges.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges, ont été modifiés ou supprimés les articles ou portions d'articles indiqués ci-après du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, modifié par le décret du 13 février 1900, savoir : articles 6, 8, 12, 17, 23, 28, 29 (modifiés), art. 7, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 36, 38, 39 (supprimés).

Art. 4. — La compagnie des tramways de Nantes se soumettra aux dispositions qui seront prescrites par le ministre des travaux publics pour l'établissement et l'entretien des traversées à niveau des lignes d'intérêt général.

Art. 5. — La compagnie des tramways de Nantes payera à la ville de Nantes, pour chaque voiture actuellement en service sur l'ensemble du réseau, un droit de stationnement de 150 francs par an et, en outre, elle lui versera, au même titre, une somme fixe totale annuelle de 900 francs. Ces redevances seront payables par quart, à la fin de chaque trimestre.

La ville de Nantes aura droit au transport gratuit de dix agents de l'octroi sur tout le réseau exploité. Des cartes ou permis de circulation, au nombre d'environ cent, seront remis aux fonctionnaires ou agents des services municipaux, sur la demande du maire de Nantes.

Lorsque le produit net du réseau dépassera la somme nécessaire pour distribuer aux actionnaires un dividende de 7 0/0, l'excédent sera partagé par moitié entre la ville et la Compagnie.

Celle-ci s'engage, à cet effet, à fournir à l'administration municipale la justification complète de ses dépenses et de ses recettes d'exploitation et généralement toutes pièces justificatives quelconques.

Les sommes à provenir pour la ville en vertu des deux paragraphes qui précèdent ne se cumuleront pas avec le produit de stationnement, c'est-à-dire que :

1° Il n'y aura lieu à partage que si l'excédent du produit net du réseau est supérieur au montant des droits de stationnement ;

2° S'il y a lieu à partage, dans le calcul de la somme à partager on ajoutera fictivement à l'excédent du produit net une somme égale au montant des droits de stationnement ; la moitié du total ainsi formé constituera la part de la ville, sur le payement de laquelle on imputera les sommes qu'elle aurait déjà encaissées pour ledit exercice, à titre de droits de stationnement.

Art. 6. — La compagnie s'engage à accepter, si elle en est requise par la ville, la rétrocession des prolongements suivants :

Du boulevard Lelasseur au Pont-de-Cens, sur la route de Rennes ;

Du boulevard de Ceinture au Croissant, sur la route de Paris ;

Du chemin de Bonne-Garde au Lion-d'Or, sur la route de Clisson ;

Étant entendu qu'il lui est accordé, pour remplir cette obligation, un délai expirant le 1er janvier 1909.

Art. 7. — L'ébouage des rails et aiguillages continuera d'être effectué par les soins du rétrocessionnaire. Ce travail devra être fait dans les conditions qui seront prescrites par l'autorité municipale.

Art. 8. — La Compagnie restera responsable envers la ville de toutes les dépenses et tous dommages pouvant résulter pour celle-ci d'une déchéance provenant du fait du rétrocessionnaire. Elle devra prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitation de l'ensemble du réseau soit organisée dans des conditions assurant d'une façon complète la sécurité et la régularité de tous les services.

Art. 9. — Si pour l'établissement d'égouts ou la pose d'une canalisation dans le sous-sol de la voie publique, sur le parcours des voies ferrées, soit par la ville, soit par des entrepreneurs agissant en son nom, il était indispensable de couper temporairement la voie du tramway, la compagnie des tramways de Nantes ne pourrait, de ce fait, réclamer aucune indemnité ; mais la ville ou ses entrepreneurs devront l'en prévenir au moins cinq jours à l'avance et employer tous les moyens pour ne couper qu'une des deux voies (sur les sections à double voie) et pour réduire au minimum (notamment par un travail de nuit) le temps pendant lequel la voie ferrée sera coupée.

Art. 10. — La compagnie des tramways de Nantes maintiendra jusqu'ou terme de sa concession la caisse de retraites qu'elle a instituée en faveur de son personnel.

Art. 11. — La compagnie exploitant des tramways à Nantes depuis plus de vingt ans, il n'y aura pas lieu à versement d'un nouveau cautionnement pour l'augmentation du réseau visée au présent traité ; mais les cautionnements actuellement déposés (17,200 fr.) resteront affectés aux garanties stipulées par les articles 20 et 21 du cahier des charges annexé au présent traité.

Art. 12. — La compagnie des tramways de Nantes devra faire élection de domicile à Nantes. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à elle adressée sera faite valablement au secrétariat général de la mairie de Nantes.

Art. 13. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville de Nantes et la compagnie des tramways au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses de la présente rétrocession seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 14. — Les frais d'enregistrement du cahier des charges de la concession, ainsi que du présent traité de rétrocession, seront supportés par la compagnie des tramways de Nantes.

Fait à Nantes, le 8 décembre 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et, éventuellement des marchandises.

La traction aura lieu par moteurs à air comprimé ou éventuellement, sur la proposition du concessionnaire, par tous autres moteurs mécaniques agréés par l'administration.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes, construites ou à construire, empruntant les voies publiques ci-après désignées, situées dans les communes de Nantes, de Doulon et de Chantenay. (Voir le traité de rétrocession ci-joint).

Art. 3. — Comme au type (*).

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,45.

La largeur des locomotives et des caisses de véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,20, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes les saillies, notamment celles des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,20, et dans les parties suivantes du réseau ces largeurs seront réduites à 2 mètres :

1° Sur la ligne B, entre le terminus de la route de Paris et la place Général-Mellinet ;

2° Sur les lignes C et E, entre le pont Morand et la place du Commerce.

3° Sur toute la ligne F.

La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3m,90.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1 mètre pour la ligne A et de 1m,16 pour les autres, sauf dans les parties désignées ci-dessus, où cette largeur pourra être réduite à 96 centimètres.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 15 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 85 millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie accessible à la circulation ordinaire, les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal

(1) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292, ou *Journal officiel* du 6 janvier 1901.

de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Dans les parties où la voie ferrée empruntera des chaussées pavées, les rails seront compris dans un pavage de 15 à 18 centimètres d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails et à 40 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage. Dans les chaussées empierrées, il sera placé pour accoter les rails de chaque côté, un rang de pavés constitué alternativement par des carreaux de 18 à 20 centimètres de côté et des boutisses en matériaux durs de 25 centimètres de longueur.

Toutefois, pour les lignes ou sections de lignes concédées en 1877, 1879, et 1887, cette disposition ne sera adoptée en remplacement de la disposition actuelle qu'au fur et à mesure des travaux de renouvellement.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (saillies comprises) il reste une largeur libre de chaussée permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire ; elle est fixée à $2^m,50$ pour la ligne A, $2^m,55$ pour les sections des lignes C et E concédées en 1887 et $2^m,60$ pour les autres lignes ou sections de lignes.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de $1^m,10$ au moins, sauf les exceptions précédemment admises pour les lignes ou sections de lignes concédées en 1877, 1879 et 1887

Un intervalle libre d'au moins $1^m,40$ de largeur sera réservé d'autre part entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement.

Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds ; il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Cette obligation est imposée sous réserves des exceptions précédemment admises pour les lignes ou sections de lignes concédées en 1877, 1879 et 1887.

Art. 7. — (Supprimé.)

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, $1^m,10$, sauf les exceptions précédemment admises pour les lignes ou sections de lignes concédées en 1877, 1879 et 1887. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non, ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites ;

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante et le bord d'un trottoir ;

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires : pour la ligne A, $2^m,50$; pour les sections des lignes C et E, concédées en 1887, $2^m,55$; pour les autres lignes ou sections de lignes, $2^m,60$;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres, sauf les exceptions précédemment admises en quelques points de la ligne A.

Art. 9. — Comme au type.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Les lignes déjà construites seront entretenues dans les conditions correspondant à leur mode de construction, mais seront transformées, au fur et à mesure de leur renouvellement, conformément au type adopté pour les voies à construire.

Pour ces dernières, les rails et contre-rails seront en acier, chacun du poids de 16 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils porteront dans toute leur longueur sur des longrines en chêne de 125 millimètres de largeur et 120 millimètres d'épaisseur, auxquelles ils seront réunis par des pièces en fonte prenant appui sur les patins des rails et contre-rails et reliés aux longrines par des tirefonds. Les deux files de rails d'une voie seront entretoisées au moyen de tringles en fer plat à talons, boulonnées sur chaque file et espacées de $1^m,50$ au plus.

La largeur des vides ou ornières entre les rails et contre-rails sera de 29 millimètres dans les parties droites et de 35 millimètres dans les parties courbes.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs en tous les points du parcours, sauf dans les parties en courbes ou présentant de fortes déclivités, savoir :

A. — Ligne des quais de la Loire : Courbe du Gué-Robert.— Courbes d'accès au P N des Salorges (chemin de fer de Nantes à Saint-Nazaire). — Courbes à l'entrée de la rue de la Grenouillère. — Courbe à l'entrée du chemin de Vincennes.

B. — Ligne de la route de Paris à la place de la Chesnaie : Pont de l'Hôtel-de-Ville. — Au bas de la rue de Feltre. — Pont de Feltre.

C. — Ligne de la route de Rennes à Pont-Rousseau : Entre l'avance du Lavoir et la rue du Croisic.— A la hauteur de la rue Châteaubriand. — Au bas de la rue de Feltre. — Rampes de la Petite-Hollande.

D. — Ligne de la Gare maritime à la place Général-Mellinet : Néant.

E.— Ligne des Deux-Gares : entre la rue des Etats et la haute Grande-Rue. — Entre la rue Garde-Dieu et la rue du Port-Communeau. — Au bas de la rue de Feltre. — Rampes de la Petite-Hollande.

F. — Ligne de la route de Vannes à la route de Clisson : rue du Pont-Sauvetout. — Rue Cacault.

Pour les lignes actuellement construites, le nombre et l'emplacement des bureaux d'attente sont arrêtés comme suit :

A. — Ligne des quai de la Loire : origine de la ligne à Daulon ; près de la gare du chemin du fer d'Orléans, sur le boulevard Sébastopol ; place du Commerce ; à l'origine du quai Ernest-Renaud ; quai d'Aiguillon, entre les escaliers de Sainte-Anne et l'origine de la rue de Luzançay, près du passage à niveau de la gare de Chantenay.

B. — Ligne de la route de Paris à la place de Chesnaie ; terminus du boulevard de Ceinture, place Louis XVI, près l'église Saint-Nicolas, place Canclaux, place de la Chesnaie.

C. — Ligne de la route de Rennes à Pont-Rousseau : à l'origine de la ligne, rue de Rennes (près du Pont-Morand), place de la République, place Pirmil, place de Pont-Rousseau.

D. — Ligne de la gare maritime à la place Général-Mellinet : place Général-Mellinet.

E. — Ligne des deux gares : il n'y aura pour cette ligne aucun nouveau bureau à établir.

Pour la ligne de la route de Vannes à la route de Clisson, dont la presque totalité est à construire, le nombre et l'emplacement des bureaux d'attente seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des bureaux d'attente pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après.

F. — Ligne de la route de Vannes à la route de Clisson : terminus de la route de Vannes ; rue des Hauts-Pavés à proximité de la rue Noire ; quai Magellan, près du pont de la Madeleine ; terminus de la route de Clisson.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée, l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend :

1° Sur les chaussées pavées, le pavage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 40 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails ;

2° Sur les chaussées empierrées, l'empierrement des entre-rails de l'entre-voie et les pavés servant d'accotement intérieur et extérieur, conformément aux dispositions de l'article 6.

Art. 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à 80. Sur chaque ligne du réseau, les premiers départs auront lieu, au plus tard, entre 7 heures et 7 heures 1/2 du matin, en toute saison, aux deux terminus. Les départs suivants se succèderont à un quart d'heure au plus d'intervalle, jusqu'à 9 heures du matin, ainsi que le soir à partir de 7 heures ; et à dix minutes au plus d'intervalle entre 9 heures du matin et 7 heures du soir, sauf dans la section de la place du Commerce au quai Ernest-Renaud, où les passages auront lieu, entre les mêmes heures, à cinq minutes au plus d'intervalle.

Art. 15. — Le matériel roulant qui sera mis en service sur la ligne F devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports mili-

taires. Il en sera de même sur les autres lignes au fur et à mesure du renouvellement du matériel actuel.

Les trains se composeront de deux voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 20 mètres.

La vitesse des trains en marche ou des voitures isolées sera, au plus, de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16. — La durée de la concession commencera, pour la ligne F, à partir de la date du décret d'autorisation, et prendre fin pour toutes les lignes le 31 décembre 1936.

Le présent cahier des charges remplace et annule ceux des concessions antérieures rappelées à l'article 2.

Art 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'Etat sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée avec toutes les installations faites sur le sol des voies publiques, ainsi que tous les immeubles et objets immobiliers qui en dépendent, tels que les barrières et clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, canalisation d'air établies sur la voie publique, etc., bureaux d'attente et de contrôle, etc., établis dans des immeubles exclusivement affectés à cet usage.

Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, l'Etat aura le droit de saisir les revenus du tramways et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tel que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'Etat.

L'Etat sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et réciproquement, si l'Etat le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ses approvisionnements de la même manière. Toutefois, l'Etat ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou partie.

Art. 18 à 23. — Comme au type.

tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Nantes est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé du 26 décembre 1900.

Art. 3.— Est approuvée la convention passée, le 8 décembre 1900, entre le maire de Nantes, au nom de la ville, et la compagnie des tramways de Nantes, d'autre part, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention et mentionné à l'article 1er.

La convention et le cahier des charges régiront désormais l'ensemble du réseau concédé à la ville de Nantes. Ils resteront, ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé, annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Nantes, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

Entre le maire de la ville de Nantes, agissant au nom et pour le compte de la commune de Nantes en vertu des délibérations du conseil municipal, en date du 28 février et du 2 octobre 1900.

Sous la réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en conseil d'Etat,

D'une part,

Et M. Emile Chartier, président du conseil d'administration de la compagnie des tramways de Nantes, agissant au nom de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par son conseil d'administration, aux termes de ses délibérations en date du 1er mars et du 15 octobre 1900.

D'autre part ;

Considérant que la compagnie de tramways de Nantes exploite en cette ville diverses lignes de tramways qui lui ont été rétrocédées par la commune suivant traités en date des 20 juin 1877, 31 mars 1879, 20 février 1886 et 27 août 1896, modifiés par quatre avenants, savoir : deux en date du 1er avril 1897, un en date du 30 août 1898 et un en date du 14 février 1900 ;

Considérant l'utilité d'établir sur la route de Vannes et diverses autres

voies une nouvelle ligne se raccordant avec celles actuellement exploitées par la compagnie ;

Considérant que la durée de toutes ces concessions a été fixée d'un commun accord de façon qu'elles prennent fin ensemble, le 31 décembre 1936 ;

Considérant dès lors l'utilité de fondre, dans un seul traité de rétrocession les conditions régissant les différentes lignes :

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Nantes s'engage à rétrocéder à la compagnie des tramways de Nantes, pour une durée expirant à la même date que celle de toutes les autres lignes précédemment rétrocédées : savoir, le 31 décembre 1936, et sous la condition que la concession correspondante lui soit accordée par l'Etat, une ligne de tramways dite de la route de Vannes à la route de Clisson, destinée au transport des voyageurs et éventuellement des marchandises.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir, approuvant le présent traité, est faite aux conditions stipulées ci-après, lesquelles seront également applicables à l'ensemble du réseau, comprenant les lignes suivantes construites ou à construire :

A. Ligne des quais de la Loire concédée par décrets des 21 août 1877 et 16 juillet 1879, partant du pont de Toutes-Aides sur la commune de Doulon et aboutissant au passage à niveau de la gare du chemin de fer sur la commune de Chantenay, en suivant le boulevard de Sébastopol, le quai de Richebourg, le quai de Porte-Maillard, le quai du Bouffay, le quai Flesselles, le pont d'Erdre, le quai Brancas, les quais de la Fosse, Ernest-Renaud, d'Aiguillon, la rue de Luzançay, le quai de la Piperie, la rue de la Grenouillère et le chemin de Vincennes n° 14 ;

B. Ligne de la route de Paris à la place de la Chesnaie, constituée par des lignes ou sections de lignes concédées par décrets des 17 septembre 1896 et 14 septembre 1898, partant du boulevard de Ceinture à son intersection avec la route de Paris, et aboutissant à la place de la Chesnaie en suivant la route de Paris, les rues de Paris et Saint-Clément, la place Louis XVI, la rue de l'Evêché, la place Saint-Pierre, les rues de Château-dun, Thiers et de l'Hôtel-de-Ville, le pont de l'Hôtel-de-Ville, le quai d'Orléans, les rues de Feltre et du Calvaire, la place Delorme, les rues Copernic et de Gigant, la place Canclaux, le boulevard Saint-Pern, la place Général-Mellinet, l'avenue Allard et le boulevard Pasteur ;

C. Ligne de la route de Rennes à Pont-Rousseau, constituée par des lignes ou sections de lignes concédées par décrets des 27 juillet 1887, 14 septembre 1898 et 16 mars 1900, 10 septembre 1897, partant de l'extrémité de la rue de Rennes près du boulevard Lelasseur et aboutissant à la place de Pont-Rousseau en suivant la rue de Rennes, le quai des Tanneurs, la place du Cirque, le quai d'Orléans, les rues de Feltre et Affre, la place et la rue Saint-Nicolas, la place Royale, la rue de Gorges, la place du Commerce, le pont de la Bourse, la place de la Petite-Hollande, le pont Maudit, la rue et le pont Haudaudine, la rue Louis-Blanc, la place de la République, le boulevard Victor-Hugo, le pont de Pirmil et la rue Dos-d'Ane ;

D. Ligne de la gare maritime à la place Général-Mellinet, concédée par

décret du 16 mars 1900, partant du quai de la Fosse, où elle se raccorde avec la ligne des quais de la Loire et aboutissant à la place du Général-Mellinet où elle se raccorde avec la ligne de la route de Paris à la Chesnaie, en suivant les rues Meuris, Daubenton et Rollin ;

E. Ligne des Deux-Gares, constituée par des lignes ou sections de lignes concédées par décrets des 21 août 1877, 27 juillet 1887, 9 janvier 1898, 14 septembre 1898 et 16 mars 1900, partant du quai de Richebourg près la gare d'Orléans et aboutissant à la gare de l'État en suivant les quais de Richebourg et du Port-Maillard, la rue de Strasbourg, la place du Port-Communeau, le pont Morand, le quai des Tanneurs, la place du Cirque, le quai d'Orléans, les rues de Feltre et Affre, la place et la rue Saint-Nicolas, la place Royale, la rue de Gorges, la place du Commerce, le pont de la Bourse, la place de la Petite-Hollande, le pont Maudit, la rue et le Pont-Haudandine, la rue Louis-Blanc, la place de la République et le boulevard Babin-Chevaye ;

F. Ligne de la route de Vannes à la route de Clisson, constituée par deux sections de lignes concédées par décrets du 27 juillet 1887 et du 14 septembre 1898, et par des sections à construire, non encore concédées, partant du carrefour de la route de Vannes et du boulevard Lelasseur et aboutissant au chemin de Bonne-Garde, sur la route de Clisson, en suivant la route de Vannes, la rue des Hauts-Pavés, la place Viarmes, la rue Porte-Neuve, la place Sainte-Elisabeth, la rue du Marchix, la place Bretagne, les rues de Pont-Sauvetout, Cacault et de Feltre, le pont de l'Ecluse, le quai Penthièvre, la rue des Halles, la place du Change, la rue Poissonnerie, le pont d'Aiguillon, la rue Bon-Secours, le pont de la Belle-Croix, la chaussée et le pont de la Madeleine, les rues Grande-Biesse, Petite-Biesse et de Vertais, la place Victor-Mangin, le pont de Pirmil, la place Pirmil et la rue Saint-Jacques (route de Clisson).

Les sections empruntées à des lignes déjà concédées sont :

Sur la ligne de la route de Paris à la place de la Chesnaie, la partie comprise dans la rue de Feltre, entre la rue Cacault et le pont de l'Ecluse ; sur la ligne de la route de Rennes à Pont-Rousseau, la partie comprise sur le Pont de Pirmil.

Les sections à construire sont :

1° De l'origine de la ligne sur la route de Vannes à la rue de Feltre ;

2° De la rue de Feltre, près du pont de l'Ecluse, au pont de Pirmil ;

3° De la place Pirmil au terminus du chemin de Bonne-Garde ;

En outre, la ville de Nantes se réserve le droit de demander ou d'accorder de nouvelles concessions de tramways, tant sur son territoire que sur celui des communes suburbaines. Mais il est entendu, conformément aux conventions antérieures, que la compagnie aura, à conditions égales, un droit de préférence jusqu'au 21 août 1919 ; un délai de trois mois lui sera accordé après notification pour formuler son acceptation ou son refus. Passé ce délai, elle sera forclose de son droit de préférence.

Art. 2. — La rétrocession du réseau ci-dessus défini est faite à la compagnie des tramways de Nantes conformément à la loi du 11 juin 1880, aux décrets du 6 août 1881 et du 13 février 1900, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles elle déclare expressément souscrire, la présente conven-

tion et le cahier des charges qui y est annexé remplaçant les traités de rétrocession, avenants et cahier des charges actuellement en vigueur.

Elle sera, en conséquence, assujettie envers la ville de Nantes à toutes les obligations imposées à la ville de Nantes elle-même dans le cahier des charges et, réciproquement, elle sera substituée à la ville dans tous les droits conférés au concessionnaire par ledit cahier des charges.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges, ont été modifiés ou supprimés les articles ou portions d'articles indiqués ci-après du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, modifié par le décret du 13 février 1900, savoir : articles 6, 8, 12, 17, 23, 28, 29 (modifiés), art. 7, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 36, 38, 39 (supprimés).

Art. 4. — La compagnie des tramways de Nantes se soumettra aux dispositions qui seront prescrites par le ministre des travaux publics pour l'établissement et l'entretien des traversées à niveau des lignes d'intérêt général.

Art. 5. — La compagnie des tramways de Nantes payera à la ville de Nantes, pour chaque voiture actuellement en service sur l'ensemble du réseau, un droit de stationnement de 150 francs par an et, en outre, elle lui versera, au même titre, une somme fixe totale annuelle de 900 francs. Ces redevances seront payables par quart, à la fin de chaque trimestre.

La ville de Nantes aura droit au transport gratuit de dix agents de l'octroi sur tout le réseau exploité. Des cartes ou permis de circulation, au nombre d'environ cent, seront remis aux fonctionnaires ou agents des services municipaux, sur la demande du maire de Nantes.

Lorsque le produit net du réseau dépassera la somme nécessaire pour distribuer aux actionnaires un dividende de 7 0/0, l'excédent sera partagé par moitié entre la ville et la Compagnie.

Celle-ci s'engage, à cet effet, à fournir à l'administration municipale la justification complète de ses dépenses et de ses recettes d'exploitation et généralement toutes pièces justificatives quelconques.

Les sommes à provenir pour la ville en vertu des deux paragraphes qui précèdent ne se cumuleront pas avec le produit de stationnement, c'est-à-dire que :

1° Il n'y aura lieu à partage que si l'excédent du produit net du réseau est supérieur au montant des droits de stationnement ;

2° S'il y a lieu à partage, dans le calcul de la somme à partager on ajoutera fictivement à l'excédent du produit net une somme égale au montant des droits de stationnement ; la moitié du total ainsi formé constituera la part de la ville, sur le payement de laquelle on imputera les sommes qu'elle aurait déjà encaissées pour ledit exercice, à titre de droits de stationnement.

Art. 6. — La compagnie s'engage à accepter, si elle en est requise par la ville, la rétrocession des prolongements suivants :

Du boulevard Lelasseur au Pont-de-Cens, sur la route de Rennes ;

Du boulevard de Ceinture au Croissant, sur la route de Paris ;

Du chemin de Bonne-Garde au Lion-d'Or, sur la route de Clisson ;

Étant entendu qu'il lui est accordé, pour remplir cette obligation, un délai expirant le 1er janvier 1909.

Art. 7. — L'ébouage des rails et aiguillages continuera d'être effectué par les soins du rétrocessionnaire. Ce travail devra être fait dans les conditions qui seront prescrites par l'autorité municipale.

Art. 8. — La Compagnie restera responsable envers la ville de toutes les dépenses et tous dommages pouvant résulter pour celle-ci d'une déchéance provenant du fait du rétrocessionnaire. Elle devra prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitation de l'ensemble du réseau soit organisée dans des conditions assurant d'une façon complète la sécurité et la régularité de tous les services.

Art. 9. — Si pour l'établissement d'égouts ou la pose d'une canalisation dans le sous-sol de la voie publique, sur le parcours des voies ferrées, soit par la ville, soit par des entrepreneurs agissant en son nom, il était indispensable de couper temporairement la voie du tramway, la compagnie des tramways de Nantes ne pourrait, de ce fait, réclamer aucune indemnité ; mais la ville ou ses entrepreneurs devront l'en prévenir au moins cinq jours à l'avance et employer tous les moyens pour ne couper qu'une des deux voies (sur les sections à double voie) et pour réduire au minimum (notamment par un travail de nuit) le temps pendant lequel la voie ferrée sera coupée.

Art. 10. — La compagnie des tramways de Nantes maintiendra jusqu'au terme de sa concession la caisse de retraites qu'elle a instituée en faveur de son personnel.

Art. 11. — La compagnie exploitant des tramways à Nantes depuis plus de vingt ans, il n'y aura pas lieu à versement d'un nouveau cautionnement pour l'augmentation du réseau visée au présent traité ; mais les cautionnements actuellement déposés (17,200 fr.) resteront affectés aux garanties stipulées par les articles 20 et 21 du cahier des charges annexé au présent traité.

Art. 12. — La compagnie des tramways de Nantes devra faire élection de domicile à Nantes. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à elle adressée sera faite valablement au secrétariat général de la mairie de Nantes.

Art. 13. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville de Nantes et la compagnie des tramways au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses de la présente rétrocession seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, sauf recours au conseil d'Etat.

Art. 14. — Les frais d'enregistrement du cahier des charges de la concession, ainsi que du présent traité de rétrocession, seront supportés par la compagnie des tramways de Nantes.

Fait à Nantes, le 8 décembre 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et, éventuellement des marchandises.

La traction aura lieu par moteurs à air comprimé ou éventuellement, sur la proposition du concessionnaire, par tous autres moteurs mécaniques agréés par l'administration.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes, construites ou à construire, empruntant les voies publiques ci-après désignées, situées dans les communes de Nantes, de Doulon et de Chantenay. (Voir le traité de rétrocession ci-joint).

Art. 3. — Comme au type (*).

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1^m,45.

La largeur des locomotives et des caisses de véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2^m,20, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes les saillies, notamment celles des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2^m,20, et dans les parties suivantes du réseau ces largeurs seront réduites à 2 mètres :

1° Sur la ligne B, entre le terminus de la route de Paris et la place Général-Mellinet ;

2° Sur les lignes C et E, entre le pont Morand et la place du Commerce.

3° Sur toute la ligne F.

La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3^m,90.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1 mètre pour la ligne A et de 1^m,16 pour les autres, sauf dans les parties désignées ci-dessus, où cette largeur pourra être réduite à 96 centimètres.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 15 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à 85 millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie accessible à la circulation ordinaire, les voies ferrées seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal

(1) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292, ou *Journal officiel* du 6 janvier 1901.

la convention du 28 mai 1892, approuvée par décret du 28 janvier 1893, la société rétrocessionnaire prendra à sa charge le payement des deux tiers de la subvention totale.

Art. 6. — Par application de la convention du 20 décembre 1900, il est stipulé :

Que la société rétrocessionnaire aura le droit d'emprunter, sans péage ni redevance d'aucune sorte, le tronçon de voie qui sera posé par la compagnie du tramway de Grenoble à Chapareillan, dans la rue Frédéric-Taulier, et que cette dernière compagnie aura également le passage gratuit sur le tronçon de voie qui sera établi par la société rétrocessionnaire sur la place Lavalette.

Art. 7. — Dans les parties des voies publiques actuellement pavées ou dallées en ciment, l'entre-rails et la zone de 50 centimètres, servant d'accotement extérieur aux rails, seront pavés par les soins et aux frais de la société rétrocessionnaire.

Si la ville de Grenoble décide la transformation d'une chaussée macadamisée en chaussée pavée ou dallée, la société rétrocessionnaire sera tenue de contribuer à la dépense d'établissement pour une part égale a la dépense supplémentaire qui résultera des sujétions diverses occasionnées dans les travaux par la présence de la voie ferrée, tels que coupe de pavés, pose de gardes limitant la zone ferrée, etc.

En outre, la société rétrocessionnaire payera à la ville de Grenoble une redevance annuelle pour droits de stationnement des voitures et pour installations diverses sur le domaine communal telles que gares, abris, kiosques, poteaux d'arrêt, etc., à l'exclusion des poteaux supportant la ligne aérienne.

La redevance annuelle pour le stationnement des voitures est fixée, pendant toute la durée de la concession, à 0 fr. 50 par voiture automotrice et à 10 francs par voiture remorquée existant dans les dépôts de la société.

La redevance pour installations diverses sur le domaine communal sera déterminée chaque année d'après le tableau des tarifs des droits de voirie en vigueur le 1er janvier de l'année où aura lieu la détermination.

Ces redevances seront également payées pour le stationnement du matériel et pour les installations diverses sur le domaine communal des lignes suburbaines de Grenoble à Varces et de Grenoble à Eybens, déjà établies et qui forment deux branches du réseau de tramways rétrocédé à la société grenobloise de tramways électriques.

Art. 8. — En cas de concession au département de nouvelles lignes urbaines et suburbaines, la société grenobloise de tramways électriques aura, pendant dix ans, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique du réseau actuellement projeté, la préférence à conditions égales sur tous autres demandeurs en rétrocession. Un délai de trois mois lui sera accordé, après simple notification par lettre pour formuler son acceptation ou son refus. Passé ce délai, elle sera forclose.

Art. 9. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, la société rétrocessionnaire déposera, à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 25.000 francs en numéraire ou en rente sur l'Etat calculée conformément au décret du 31 janvier 1872 ou en bons du Trésor, avec transfert

au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les trois quarts seront rendus à la société rétrocessionnaire par quarts et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier quart ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 10. — A partir de la deuxième année d'exploitation, la société rétrocessionnaire devra prélever annuellement, sur les recettes brutes une somme de 150 francs par kilomètre, destinée à former un fonds de réserve pour faire face au renouvellement de la voie et de l'armement électrique du réseau et du matériel.

Elle déposera au fur et à mesure ces prélèvements annuels dans une caisse agréée par le département, jusqu'à ce que le total atteigne 1.500 francs par kilomètre.

Ce fonds restera sa propriété et elle en touchera les revenus, mais elle n'y pourra puiser qu'avec l'autorisation du préfet sur l'avis du service du contrôle et seulement pour les réparations à effectuer à la voie ou au matériel ; en ce cas, elle sera tenue de le rétablir dans son intégralité par de nouveaux versements effectués dans les mêmes formes.

Le fonds de réserve reviendra à la société rétrocessionnaire en fin de rétrocession, sauf les prélèvements qui auront pu y être faits pour remettre les lignes et leur matériel en bon état d'entretien, conformément à l'article 17 du cahier des charges.

Art. 11. — La société rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Grenoble.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la préfecture de l'Isère. De plus, le siège social de la société grenobloise de tramways électriques sera à Grenoble.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné : les lignes suburbaines, au transport des voyageurs, des bagages et des messageries ; les lignes urbaines, au transport des voyageurs et, éventuellement des messageries.

La traction aura lieu par moteur mécanique.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes urbaines et suburbaines suivantes :

a) Lignes urbaines :

1° *Place Grenette-Gare Paris-Lyon-Méditerranée.* — Cette ligne empruntera les voies publiques ci-après désignées : place Grenette, rue Saint-Louis, rue Molière, boulevard de Bonne, avenue de la Gare, jusqu'au rond-point Paris-Lyon-Méditerranée.

Provisoirement et jusqu'à l'ouverture du prolongement du boulevard

de Bonne à travers les hospices, la ligne empruntera les voies publiques suivantes : place Grenette, rue Saint-Louis, rue Docteur-Bailly, rue Clot-Bey, boulevard Gambetta, avenue de la Gare, jusqu'au rond-point de la gare Paris-Lyon-Méditerranée.

2° *Place Grenette-Cours Berriat.* — Les voies publiques empruntées par cette ligne sont : la place Grenette, la place Pierre-Pontée, la rue de Bonne, la place Victor-Hugo (côté sud-est), la rue Béranger et le cours Berriat jusqu'au pied de la rampe du pont suspendu du Drac. Au delà de la place Pierre-Pontée, elle se continuera après la place Grenette par la nouvelle rue Saint-Louis, la rue Molière et les côtés nord-est et sud-est de la place Victor-Hugo pour se raccorder à la voie déjà citée près de la jonction du cours Berriat avec le boulevard Gambetta.

3° *Place Grenette-Cimetière.* — Cette ligne sera établie sur les voies publiques suivantes : place Grenette, place Pierre-Pontée, rue du Lycée, rue Général-Marchand, place de la Constitution (côtés nord et est), rue Lesdiguières porte des Adieux et rue du Cimetière jusqu'à l'entrée du Cimetière.

4° *Place Grenette-Place Vaucanson.* — Cette ligne servira de raccordement entre les lignes de Grenoble, Eybens et Grenoble à Varces, actuellement établies, et le nouveau réseau. Elle empruntera la place Grenette, la place Pierre-Pontée, la rue Saint-Jacques et la place Vaucanson.

b) Lignes suburbaines :

5° *Grenoble-La Tronche-Croix de Montfleury.* — La ligne de Grenoble à la Tronche sera établie sur les voies publiques ci-après désignées : place Grenette, place Pierre-Pontée, rue du Lycée, rue Alphand, rue Président-Carnot, place Notre-Dame, rue Frédéric-Taulier, place Lavalette, pont de la Citadelle, quai Xavier-Jouvin, quai des Allobroges, chemin de grande communication n° 57 jusqu'à la Tronche (croix de Montfleury).

6° *Grenoble-Voreppe avec embranchement sur la Monta.* — Cette ligne empruntera les voies publiques suivantes : place Grenette, rue Saint-Louis, rue Molière, boulevard de Bonne, avenue de la Gare, boulevard Gambetta, pont de l'Esplanade, quai de France, route nationale n° 75 jusqu'à Voreppe. Provisoirement et jusqu'à l'ouverture du prolongement du boulevard de Bonne à travers les hospices, la ligne empruntera les voies publiques suivantes : place Grenette, rue Saint-Louis, rue Docteur-Bailly, rue Clot-Bey, boulevard Gambetta, pont de l'Esplanade, quai de France et route nationale n° 75 jusqu'à Voreppe.

L'embranchement de la Monta a son origine au pont de la Vence ; il suit le chemin d'intérêt commun n° 5 jusqu'à la Monta.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que toutes les lignes suivant les tracés définitifs ou provisoires fixés à l'article 2 soient livrées à l'exploitation dix-huit mois à partir de la même date.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2m,20. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3m,30.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,70.

Art. 5.— Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 20 mètres.

Le maximum des déclivités est fixé à 60 millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6 à 10. — Comme au type.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 18 kilogr. au moins par mètre courant ; ils seront posés sur traverses, à raison de 12 traverses au moins par rail de 10 mètres.

Les voies à ornière seront construites en rails du type Broca et du poids maximum de 36 kilogrammes par mètre courant.

Art. 11. — Les trains ne s'arrêteront qu'aux gares, stations et haltes désignées.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des arrêts facultatifs en nombre suffisant sur chacune des lignes.

Spécialement sur la ligne du cours Berriat il en sera établi à tous les croisements de rue.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à :

6 par heure sur la ligne de la place Grenette au cours Berriat ;

2 par heure sur les autres lignes urbaines et sur la ligne de Grenoble à la Tronche ;

15 par jour pendant l'été et 10 pendant l'hiver entre Grenoble et la Monta, et 10 par jour pendant l'été et 7 pendant l'hiver entre le pont de la Vence et Voreppe.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les trains se composeront de deux voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera 20 mètres. Exception est faite pour la ligne de Gre-

noble à Voreppe, où la formation des trains pourra être de trois voitures au maximum, sans que leur longueur totale dépasse 30 mètres.

La vitesse des trains en marche sera, au plus, de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 23. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport résultant des conditions ci-après déterminées :

a) *Voyageurs et chiens.*

1° Les voitures pour le transport des voyageurs seront à classe unique sur toutes les lignes ;

2° Aux lignes suburbaines sera appliqué le tarif de 5 centimes par tête et par kilomètre avec un minimum de perception de 10 centimes. En outre, le prix du parcours entre un point situé *extra muros* et un point de la même ligne situé *intra muros* sera calculé comme si le point situé *intra muros* était la place Grenette ;

3° Aux lignes urbaines sera appliqué le tarif unique de 10 centimes par tête pour un parcours quelconque. Une correspondance gratuite sera délivrée à tout voyageur qui en fera la demande. Cette correspondance ne sera valable que si elle est utilisée immédiatement ;

4° Sont considérées comme lignes suburbaines celles qui se prolongent au delà des fortifications, à l'exception de la ligne du cimetière ;

5° Sont considérées comme lignes urbaines toutes les lignes ainsi que les tronçons de lignes suburbaines qui sont établies en dedans de l'enceinte fortifiée. Les troncons des lignes de Grenoble à Eybens et à Varces compris entre la place Vaucanson et la porte des Alpes et entre la place Vaucanson et la porte Saint-André font partie des lignes urbaines. Par exception, il en est de même du tronçon situé entre la porte des Adieux et le cimetière ;

6° Il n'est pas délivré de correspondance d'un point situé à l'intérieur à un point situé à l'extérieur de l'enceinte actuelle des fortifications et *vice versa* ;

7° Les enfants au-dessous de trois ans ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place, sans que la somme perçue puisse être inférieure à 10 centimes, et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

sept ans, ils payent place entière ;
sionnaire n'est pas tenu de transporter les chiens sur les
. Si toutefois il les transporte, le tarif des voyageurs leur

licable aux chiens sur les lignes suburbaines est de 15 cen-
it par kilomètre, sans que la perception puisse être infé-
times.
ces tarifs, le droit de péage est fixé aux deux tiers et le
rt au tiers du prix total.

dents de bagages et messageries, pour les lignes suburbaines seulement.

	de 0 à 5 kilogrammes	de 5 à 10 kilogrammes	Au-dessus de 10 kilogrammes		
De 0 à 5 kilomètres. .	0 f,15	0 f,20	0 f,20	Plus par fraction indivisible de 10 kilogrammes en sus des 10 premiers .	0 f,05
Au-dessus de 5 jusqu'à 9 kilomètres . . .	0, 20	0, 25	0, 25		0, 07
Au-dessus de 9 jusqu'à 13 kilomètres. . .	0, 25	0, 30	0, 30		0, 09
Au-dessus de 13 jusqu'à 18 kilomètres. . .	0, 30	0, 35	0, 35		0, 11

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat, mais ils comprennent les frais de chargement et de déchargement.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 2 kilomètres, elle sera comptée pour 2 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Art. 24. — Comme au type.

Art. 25. — (Supprimé).

Art. 26. — Le concessionnaire ne pourra être contraint à porter des masses pesant plus de 300 kilogr.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 300 kilogr., il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 27. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogr. sous le volume de 1 mètre cube.

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excèderait 5,000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure ou au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Art. 28. — Comme au type.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, chiens, bagages et messageries et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception ; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour le transport ;

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 30. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

Il seront mis à la disposition du destinataire le jour même, s'ils ont été déposés avant deux heures de l'après-midi, et le lendemain avant midi, s'ils ont été déposés après deux heures.

Le préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de

jonction seront fixés par le préfet sur la proposition du concessionnaire.

Art. 31. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement et de magasinage dans les gares et magasins du tramways, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

Art. 32. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 33. — Comme au type.

Art. 34. — (Supprimé).

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35 et 36. — Comme au type.

Art. 37. — Comme au type.

Art. 38. — (Supprimé.)

Art. 39. — (Supprimé.)

Art. 40 et 41. — Comme au type.

Grenoble, le 26 décembre 1900.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 52)

[28 février 1901]

Routes nationales et départementales. — Traverses des villes. — Unification des règlements de voirie, en ce qui concerne les saillies sur les routes nationales et départementales et les voies vicinales ou urbaines.

Le Ministre des Travaux Publics, à Monsieur le Préfet du département d

L'article 19 de l'arrêté réglementaire de 1858 concernant les permissions de grande voirie fixe les dimensions des saillies autorisées sur les alignements, pour les socles, devantures, balcons, etc.

Cet article, applicable aux immeubles placés le long des routes nationales et départementales, est souvent en désaccord avec les règlements vicinaux et municipaux relatifs au même objet, et il en résulte des difficultés pour les maisons qui, étant situées aux points de croisement de routes et de rues, ont leurs façades soumises à des régimes différents.

A maintes reprises, l'Administration a été saisie de réclamations à ce sujet.

Pour remédier aux difficultés signalées, j'ai décidé qu'il y avait lieu d'inviter les Préfets à prendre, chacun pour son département, un arrêté portant que l'article 19 de l'arrêté réglementaire concernant les permissions de grande voirie sera complété par un paragraphe ainsi conçu :

« Toutefois, dans les communes où il existe des règlements de voirie « municipaux régulièrement approuvés, le Préfet pourra délivrer des auto- « risations dérogeant aux prescriptions ci-dessus, en adoptant les saillies « maxima fixées par ces règlements, sauf dans le cas de circonstances « exceptionnelles où les Ingénieurs jugeraient ces saillies incompatibles « avec la facilité et la sécurité de la circulation ; dans ce cas, il en sera « référé au Ministre des Travaux publics. »

Cet arrêté, devant être rendu applicable dans tous les départements, portera la date uniforme du 20 mars 1901.

Je vous prie de lui donner la publicité nécessaire et de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse une ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

PIERRE BAUDIN.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 53)

AUSTRALIE
PROVINCE DE VICTORIA

Résultats généraux de l'exploitation des Chemins de fer pendant les exercices 1899-1900 et 1898-99 (*)

A. — LONGUEURS. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.
EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT ET PARCOURS DES TRAINS (1).

EXERCICES	à l'exploitati au 30 Juin Ouvertes	Moyennes exploitée	(y compris le matériel)	loco-motives	E	NOMBRE de véhicules		PARCOURS des trains
						à voyageurs	à marchandises	
	[illegible]	km.	francs					km.
1899-1900	5.184	5.129	1.001.385.179	549		1.129	9.065	16.273.154
1898-1899	5.060	5.026	986.175.387	547		1.092	8.994	15.640.020

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille et de 25 fr., 25 à

II. — MOUV[illegible]S VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES
RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXPLOITATION (2).

EXERCICES	NOMBRE de voyageurs à toute distance	Marchandises de toute nature à toute distance	Bestiaux à toute distance (3)	RECETTES brutes [illegible] l'exploitation	DÉPENSES de l'exploitation	EXCÉDENT des recettes sur les dépenses	Rapport % des dépenses aux recettes
		tonnes	tonnes	francs	francs	francs	
1899-1900	49.332.899	3.046.276	[illegible]	76.385.340	45.634.350	30.750.990	59
1898-1899	45.805.043	2.824.224	487.956	72.561.687	43.340.135	29.221.522	59

(2) Les conversions sont faites à raison de 1.016 kilogrammes à la tonne anglaise.
(3) Chiffres compris dans la colonne précédente.

(*) D'après la publication "Victorian Railways — Report of the Victorian Railways commissionner for the year ending 30 th. June 1900" (R. S. Brain, Imprimeur du Gouvernement, Melbourne 90 p. in-8°).

EM

Recettes brutes des Chemins de

Les tableaux qui suivent ont été extraits de la « *Statistique des pri*
l'exercice 1899 », publiée en 1900 par M. Alexis Rey, Directeur de la C

STATISTIQUE DES RECETTES DES CO

COMPAGNIES	Longueurs exploitées	RENDEMENTS KILOMÉ Maxima	Minima
	km.	fr.	fr.
Orientaux	1.265	13.087	5.598
Jonction-Salonique Constantinople	511	4.611	2.290
Salonique-Monastir	219	10.630	4.062
Anatolie — Haïdar-Pacha-Angora	578	10.466	4.020
Anatolie — Eski-Cheïr-Koniah	445	4.476	946
Cassaba — Ancien réseau	266	30.921	6.490
Cassaba — Prolongement	251	5.782	1.417
Aïdin Railway	516	19.338	8.009
Beyrouth-Damas	250	9.908	3.102
Moudania Brousse	41	10.785	3.538
Mersine-Adana	67	17.178	4.328
Jaffa-Jérusalem	87	13.642	5.806
Totaux	4.496		

OMAN

…le d'intérêt en 1899 et 1896.

… de l'exploitation des Chemins de fer de l'empire Ottoman pendant
…Salonique-Constantinople.

…S DE FER DE L'EMPIRE OTTOMAN.

…	Différences kilométriques à parfaire par l'Etat	Recettes totales d'exploitation en 1899	Différences parfaites par l'Etat en 1899	OBSERVATIONS
fr.	fr.	fr.	fr.	
	(a) »	10.296.989	»	(a) La Dette publique Ottomane est chargée de l'amortissement des obligations à lots qui avaient été émises pour la construction du réseau exploité par les Orientaux. Par contre, les Orientaux versent à l'Etat 1.894.500 fr. par an.
	12.427	1.569.555	6.344.576	
	7.631	1.461.815	1.672.746	
	7.093	4.135.942	4.096.837	
	6.734 (maximum)	1.034.971	2.996.009	
	(b) »	3.656.394	481.813	(b) Le gouvernement garantit 3 210.000 francs pour la moitié des recettes.
	16.116	694.092	4.043.016	
	»	6.073.280	»	
	»	2.056.630	(c) 750.000	(c) A titre d'indemnité pour retard apporté par l'Etat à la construction du prolongement.
	»	287.773	»	
	»	574.324	»	
	»	735.592	»	
		32.577.357	20.384.997	

Résultats de l'exercice 1899.

RÉPARTIS ENTRE LES NATIONALITÉS QUI ONT FOURNI, DANS CHAQUE AFFAIRE, LA PLUS GRANDE PART DES CAPITAUX.

NATIONALITÉ	COMPAGNIES	Recettes brutes de l'année 1899	Différences ou indemnités comblées par les garanties	Totaux par Nationalité
		fr.	fr.	fr.
Allemands.	Salonique-Monastir	1.461.814	1.672.746	15.398.318
	Haïda-Pacha-Angora	4.135.941	4.096.837	
	Eski-Chéïr-Koniah	1.034.971	2.996.009	
Anglais.	Aïdin-Railway	6.073.280	»	6.073.280
Autrichiens	Orientaux	10.296.989	»	10.296.989
Français	Jonction Salonique-Constantinople	1.569.555	6.344.576	19.596.075
	Smyrne-Cassaba (ancien réseau)	3.656.394	481.813	
	Smyrne-Cassaba (nouveau réseau)	694.093	4.043 015	
	Beyrouth-Damas	2.056.630	750.000	
Divers	Moudania-Brousse	287.773	»	1.597.689
	Mersine-Adana	574.324	»	
	Jaffa-Jérusalem	735.592	»	
	Totaux	32.577.356	20.384.996	52.962.351

Comparaison
des recettes des Chemins de fer de l'Empire Ottoman
en 1896 et en 1899.

COMPAGNIES	RECETTES BRUTES TOTALES				RECETTES BRUTES KILOMÉTRIQUES				OBSERVATIONS
	en 1896	en 1899	Différences +	Différences —	en 1896	en 1899	Différences +	Différences —	
	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
…ux	12.411	10.296	»	2.115	9.811	8.139	»	1.672	
…n Salonique-Cons…inople	1.018	1.569	551	»	2.064	3.073	1.009	»	Augmentation du réseau : 23 kilomètres.
…ue-Monastir . .	1.131	1.461	330	»	6.381	6.668	287	»	
…-Pacha-Angora. .	4.186	4.135	»	51	7.242	7.161	»	81	La longueur exploitée en 1896 était de 336 kilomètres, contre 444 en 1899, en sorte que l'augmentation de la recette brute correspond à une diminution de de la recette kilométrique.
…éir-Koniah. . .	1.004	1.033	9	»	2.822	2.326	»	492	
… (ancien réseau).	3.259	3.656	397	»	12.228	13.749	1.521	»	
(nouveau réseau).	»	694	694	»	»	2.765	»	»	N'était pas exploité en 1896.
…Railway . . .	7.616	6.073	»	1.543	14.777	11.770	»	3.007	
…h-Damas . . .	2.185	2.057	»	128	8.736	7.819	»	917	
…-Adana . . .	430	574	144	»	6.444	8.572	2.128	»	
Totaux. . .	33.240	81.548	2.125	3.837					

Bien que le réseau ayant fait l'objet des statistiques de 1896 ait augmenté de 392 kilomètres, la recette brute totale a diminué de 1.692.000 fr. pour l'exercice 1899 comparé à l'exercice 1896.

Garanties ou indemnités payées par l'État aux Compagnies de chemins de fer pour les exercices 1896 et 1899.

COMPAGNIES	Garanties et indemnités en 1896	Garanties et indemnités en 1899	DIFFÉRENCES en plus	DIFFÉRENCES en moins	Augmentation des longueurs en exploitation
	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	milliers de fr.	km.
Jonction Salonique-Constantinople.	6.533	6.344	»	189	23
Salonique-Monastir.	1.734	1.672	»	62	»
Haïdar-Pacha-Angora	4 022	4.096	74	»	»
Eski-Chéir-Koniah.	1.792	2.996	1.204	»	118
Smyrne-Cassaba (ancien réseau) .	675	482	»	193	»
» (nouveau réseau).	»	4.043	4.043	»	251
Beyrouth-Damas	»	750	750	»	»
Totaux. . . .	14 756	20.383	6.071	444	392

L'augmentation des garanties kilométriques de l'exercice 1899 par rapport à l'exercice 1896 est de 5.627.000 francs, soit environ 200.000 livres turques.

L'augmentation du réseau exploité est de 392 kilomètres. Si l'on rapportait l'augmentation de garantie à l'augmentation du réseau, on trouverait un versement de garantie de 14.500 francs environ par kilomètre nouveau mis en exploitation.

PERSONNEL

(N° 55)

I. — INGÉNIEURS

VACANCES DANS LE PERSONNEL ENSEIGNANT DE L'ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES

M. l'Ingénieur Blondel, professeur du cours d'électricité appliquée à l'Ecole des Ponts et Chaussées, se trouvant encore empêché, pour cause de santé, de reprendre son cours, il devra être institué un emploi de suppléant.

Il y a lieu de pourvoir également à une vacance de professeur-adjoint de droit administratif.

MM. les candidats à ces deux emplois sont priés d'adresser leurs demandes, accompagnées de l'énoncé de leurs titres, à M. l'Inspecteur général, Directeur de l'Ecole, avant le 25 juin 1901.

1° PROMOTIONS

Décret du 13 *mars* 1901. — M. **Jullidière**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service de la circonscription de l'Est du département d'Alger, est nommé Ingénieur en chef de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er mars 1901.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 20 *février* 1901. — M. **Tondu** (Charles), conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la ville d'Oran, est mis à la disposition du Gouverneur Général de l'Algérie pour être chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Tizi-Ouzou, en remplacement de M. **Varnier**, décédé.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire et continuera d'être placé dans la situation de service détaché.

Décret du 13 *mars* 1901. — M. **Jullidière**, Ingénieur en chef, de 2e classe, attaché au service de la circonscription de l'Est du département

.r, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour occupe service des Travaux publics de l'Indo-Chine l'emploi de directeur vice des chemins de fer de la Cochinchine et du Sud de l'Annam, sidence de Saïgon.

Jullidière est maintenu dans la situation de service détaché.

3° CONGÉ ILLIMITÉ.

êté du 28 *février* 1901. — **Guibert**, Ingénieur ordinaire de se, attaché, à la résidence de Châteauroux, au service de chemins de ıfié à M. l'Ingénieur en chef **Leroux**, est mis, sur sa demande, gé illimité et autorisé à entrer au service de la compagnie des chele fer de l'Ouest.

4° DISPONIBILITÉ

été du 19 *décembre* 1900. — M. **Polony**, Ingénieur en chef de sse, détaché au service du Ministère de la Marine en qualité de dir des Travaux hydrauliques du port de Rochefort et remis à la dis)n du département des Travaux publics, est mis en disponibilité ı/3 de son traitement pour défaut d'emploi.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
Colin (Edmond), Ingénieur en chef de 1re cl.	14 mars 1901

st d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de m.

6° DÉCÈS.

MM.	Date du décès.
alapert, Ingénieur en chef de 2e classe. . .	16 février 1901
enz (Henri), sous-Ingénieur.	23 février 1901

7° DÉCISIONS DIVERSES.

rêté du 20 *février* 1901. — Le siège du 7e arrondissement du serlu contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans ansféré de Clermont-Ferrand à Montluçon.

'm. — M. **Ruffieux**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché à idence de Montluçon, au service ordinaire du département de l'Allier, ıargé, en outre, du 7e arrondissement du service du contrôle de la t des bâtiments des chemins de fer d'Orléans, en remplacement de **'avera.**

Arrêté du 20 *février* 1901. — M. **Philippe**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, en mission à l'étranger, est chargé, à la résidence d'Angers, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Robert**, appelé à d'autres fonctions, savoir :

1° Arrondissement du Sud du service ordinaire du département de Maine-et-Loire ;

2° 5e arrondissement du service de la navigation de la Loire, 3e section.

3° 5e arrondissement du service hydrométrique du bassin de la Loire, 3e section.

Décision du 23 *février* 1901. — Le service de construction et de contrôle des travaux de la partie de la ligne de Champagnole à Morez comprise entre Champagnole et Saint-Laurent (M. **Barrand**, Ingénieur en chef à Lons-le-Saulnier), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au dépôt central des archives du Contrôle du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er juin 1901.

Le bureau extérieur de Lons-le-Saulnier, affecté à la partie de ligne dont il s'agit, sera supprimé à partir de la même date.

Arrêté du 28 *février* 1901. — M. **Constantin**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Châteauroux, au service ordinaire du département de l'Indre et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Richou**, est chargé en outre, du 2e arrondissement (ligne de Tournon-Saint-Martin à La Châtre et du Blanc à Argent Section de Buzançais à Chabris-Gièvres) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Leroux**, en remplacement de M. **Guibert**, mis en congé illimité.

L'emploi d'Ingénieur ordinaire, actuellement occupé par M. **Guibert**, est supprimé.

Arrêté du 4 *mars* 1901. — Le service des études du canal du Nord sur Paris est réorganisé ainsi qu'il suit :

Ingénieur en chef chargé du service :

M. **La Rivière**, Ingénieur en chef de 1re classe à Lille.

Arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire :

M. **Bourgeois**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Douai.

Arrêté du 11 *mars* 1901. — M. **Tintant**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Mont-de-Marsan, au service ordinaire

du département des Landes, au service maritime du département des Landes et des Basses-Pyrénées et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Desprez**, est chargé, à la résidence de Moulins de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de l'Allier, en remplacement de M. **Parent**, appelé à une autre destination.

Décision du 21 *mars* 1901. — M. **Vincent** (Elie), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord du même service, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Delacourcelle**.

Décision du 25 *mars* 1901. — M. **Veissier** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, est chargé, en outre, de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest du même service, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Tavera**.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATIONS

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

2 *mars* 1901. — M. **Bourdongle** (Jean), concours de 1895, — n° 30 ; Gironde, service de la navigation de la Garonne.

4 *mars*. — M. **Desaint** (Auguste), commis, concours de 1898, — n° 44 ; Nord, service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

18 *mars*. — M. **Chastres** (Ernest), concours de 1900, — n° 70 ; est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Petit** (Victor), Commis, concours de 1895, — n° 115 ; Meuse, service du canal de l'Est, branche Nord.

2° SERVICES DÉTACHÉS

25 *février* 1901. — M. **Le Goff** (Alfred), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine, est mis à la disposition du Ministre de la Marine pour être attaché au service de l'arsenal de Saïgon.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4 *mars.* — M. **Lejeune** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Vichy.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

18 *mars.* — M. **Vermande** (Frédéric), conducteur de 4e classe, détaché au service de la circonscription d'Alger-Est, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉ ILLIMITÉ

18 *mars.* — M. **Lhotellier** (Alexis), Conducteur de 2e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles est mis sur sa demande en congé illimité et autorisé à conserver les fonctions de Directeur de l'usine à tanin de Montreuil-sur-Ille et de la station centrale d'électricité éclairant ce bourg.

4° RETRAITES

MM.	Date d'exécution.
Béquet (Aimé), Conducteur principal (Gironde) services des études et travaux des chemins de fer de Cavignac à Bordeaux et de Bazas à Eauze	1er mars 1901
Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension.	
Savary (Eugène), Conducteur principal (Manche) service maritime.	1er avril 1901

EM

Recettes brutes des Chemins de

Les tableaux qui suivent ont été extraits de la « *Statistique des pr* *l'exercice 1899* », publiée en 1900 par M. Alexis Rey, Directeur de la C

STATISTIQUE DES RECETTES DES C

COMPAGNIES	Longueurs exploitées	RENDEMENTS KILOMÉ	
		Maxima	Minima
	km.	fr.	fr.
Orientaux	1.265	13.087	5.598
Jonction-Salonique Constantinople	511	4.611	2.290
Salonique-Monastir	219	10.630	4.062
Anatolie — Haïdar-Pacha-Angora	578	10.466	4.020
Anatolie — Eski-Cheïr-Koniah	445	4.476	946
Cassaba — Ancien réseau	266	30.921	6.490
Cassaba — Prolongement	251	5.782	1.417
Aïdin Railway	516	19.338	8.009
Beyrouth-Damas	250	9.908	5.402
Moudania Brousse	41	10.785	3.538
Mersine-Adana	67	17.178	4.328
Jaffa-Jérusalem	87	13.612	5.806
Totaux	4.496		

1899 et 1896.

des Chemins de fer de l'empire Ottoman pendant

nople.

PIRE OTTOMAN.

d'exploitation en 1899	par l'État en 1899	OBSERVATIONS
fr.	fr.	(a) La Dette publique Ottomane est chargée de l'amortissement des obligations à lots qui avaient été émises pour la construction du réseau exploité par les Orientaux. Par contre, les Orientaux versent à l'Etat 1.894.500 fr. par an.
10.296.969	»	
1.569.555	6.344.576	
1.461.815	1.672.746	
4.135.942	4.096.837	
1.034.971	2.996.009	
3.656.394	481.813	(b) Le gouvernement garantit 3 210.000 francs pour la moitié des recettes.
694.092	4.043.046	
6.073.280	»	
2.056.630	(c) 750.000	(c) A titre d'indemnité pour retard apporté par l'Etat à la construction du pro-
287.773	»	

5 *mars.* — M. **Gosselin** (Auguste), Conducteur de 1re classe, attaché dans le département de Tarn-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, passe dans le département de la Haute-Garonne, même service.

6 *mars.* — M. **Dupin** (Théodore), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, passe dans le département des Ardennes, au service des études du canal de l'Escaut à la Meuse.

7 *mars.* — M. **Gaugé** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, passe dans le département des Ardennes, au service des études du canal de la Chiers.

Idem.— M. **Adnet** (Léon), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de la Meuse, au service du canal de l'Est, branche Nord, passe dans le département des Ardennes, au service des études du canal de la Chiers.

Idem. — M. **Piraux** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 4e section de la navigation de la Seine, passe dans le département des Ardennes, au service des études du canal de la Chiers.

11 *mars.* — M. **Lajugie** (Amédée), Conducteur de 4e classe attaché dans le département de la Haute-Vienne, aux services des études et travaux des chemins de fer de Felletin à Ussel et de Saint-Eloi à Pauniat, passe au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme.

Idem. — Est rapportée la décision du 26 janvier 1901, par laquelle M. **Dupré** (Etienne), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Eloi à Pauniat a été attaché au service ordinaire du même département.

18 *mars.* — M. **Coulon** (Charles), Conducteur de 1re classe, attaché dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe dans le département de la Côte-d'Or, même service.

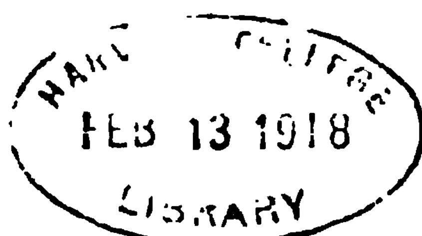
Idem. — M. **Broisson** (Henry), Conducteur de 4e classe, attaché au

service ordinaire du département de la Haute-Marne, passe au service du canal de la Marne à la Saône, même département.

23 *mars*. — M. **Petitjean** (Charles), Conducteur de 4e classe, attaché au service maritime. — 1re section du département de la Seine-Inférieure, passe dans le département du Nord, au service du canal de l'Escaut à la Meuse.

L'Éditeur-Gérant : E. BERNARD.

·Courbevoie. — Imprimerie E. Bernard et Cie, 14, rue de la Station.
Bureaux : 29, Quai des Grands-Augustins — Paris.



71e ANNÉE 8e SÉRIE 4e CAHIER

La 1re **partie** de ce recueil — **Partie technique** — paraît tous les trois mois : en avril, juillet, octobre et janvier.

La 2e **partie** — **Partie administrative** — paraît tous les mois.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES

ET

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS

1901

— AVRIL —

PARIS

E. BERNARD ET Cie, IMPRIMEURS-EDITEURS

29, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 29

1901. — AVRIL.

TABLE DES MATIÈRES PAR ORDRE D'INSERTION

LOIS

(N° 56)

[25 février 1901]

Loi autorisant l'exécution de travaux d'amélioration au port de Propriano (Corse) et instituant audit port des péages locaux au profit de la commune de Propriano.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'amélioration du port de Propriano, département de la Corse, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet dressé par les ingénieurs, à la date des 16 mai-1er juin 1897, et aux avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 24 février 1896 et 21 mars 1898.

La dépense de ces travaux est évaluée à sept cent cinquante mille francs (750,000 francs).

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Propriano, au nom de cette commune, ainsi qu'il résulte de ses délibérations des 23 septembre 1895, 4 août 1897 et 24 octobre 1898, de fournir à l'État, en vue de ces travaux, un subside de 250,000 francs.

Ce subside sera versé dans les caisses du Trésor, par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance de chaque versement partiel et l'époque à laquelle il devra être effectué seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Le surplus de la dépense, évalué à 500,000 francs, sera prélevé sur les ressources annuellement inscrites à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

Art. 3. — A partir de la promulgation de la présente loi, il sera établi sur tout navire de mer français ou étranger, entrant chargé ou venant prendre charge dans le port de Propriano, les péages maxima ci-après :

a) Par voyageur embarqué ou débarqué, à destination immédiate ou en provenance d'un autre port de la Corse, 50 centimes ;

A destination ou en provenance d'un port autre que ceux de l'île, 1 franc ;

b) Pour les marchandises embarquées ou débarquées :

Marchandises en vrac, par tonne métrique, 30 centimes ;

Marchandises en futailles, caisses, sacs et autres emballages, par colis indivisible, à l'exclusion des colis postaux, 10 centimes ;

Animaux vivants ou abattus des espèces chevaline, bovine, ovine, caprine et porcine, par tête, 10 centimes.

Seront exempts de toute taxe :

1° L'embarquement et le débarquement des voyageurs voyageant pour le service de l'État ou à ses frais, ainsi que les marchandises ou objets quelconques appartenant à l'État ou destinés à son service en vertu de marchés réguliers ;

2° Les bateaux affectés au remorquage, au pilotage et ceux effectuant la pêche côtière.

Art. 4. — La perception des péages établis par l'article précédent est concédée à la commune de Propriano pour le produit en être entièrement affecté au payement des annuités (intérêts et amortissement) de l'emprunt de 250,000 francs qu'elle a été autorisée à contracter, par arrêté préfectoral du 30 avril 1896, pour fournir la contribution visée à l'article 2 ci-dessus.

Cette perception cessera immédiatement après que le produit des droits aura atteint, en capital et intérêts, la somme nécessaire au complet remboursement de l'emprunt.

Dans les trois premiers mois de chaque année, la commune de Propriano adressera au ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, au ministre de l'intérieur et au ministère des finances, un compte rendu détaillé des recettes des péages perçus dans le port de Propriano, des frais de perception dans l'année précédente et de sa situation au point de vue de l'amortissement de l'emprunt.

Art. 5. — Les dispositions des alinéas 3 à 9 de l'article 4 de la loi du 19 mai 1866, modifié par l'article 11 de la loi du 30 janvier 1893, sont applicables aux péages institués par la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

(N° 57)

[25 février 1901]

Loi déclarant d'utilité publique un chemin de fer prolongeant la ligne d'Aïn-Sefra à Djennien-bou-Rezg et à Duveyrier, dans la direction d'Igli.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du prolongement du chemin de fer d'Aïn-Sefra à Djennien-Bou-Rezg et à Duveyrier, dans la direction d'Igli.

Les dispositions du deuxième alinéa de l'article 24 de la loi du 7 juillet 1900 seront applicables audit prolongement.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses d'établissement du chemin de fer déclaré d'utilité publique par l'article 1er au moyen des crédits qui seront mis chaque année, pour cet objet, à la disposition du ministre des travaux publics.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

DÉCRETS

(N° 58)

[10 janvier 1901].

Décret approuvant la modification du tracé du tramway de Grenoble à Chapareillan (Isère).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la modification du tracé du tramway de Grenoble à Chapareillan, dans la traverse de la ville de Grenoble, conformément au plan d'ensemble ci-dessus visé, qui restera annexé au présent décret.

Le délai fixé pour les expropriations par l'article 1er du décret du 2 décembre 1895 est reporté au 30 novembre 1902, en vue de l'exécution du nouveau tracé.

Art. 2. — Le cahier des charges annexé au décret du 2 décembre 1895 est modifié comme il suit :

« *Art 2.* — La ligne s'étendra de Grenoble (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Chapareillan et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

« Rue Emile-Gueymard, place de la Gare, rue Championnet, quais de la rive gauche de l'Isère depuis l'hémicycle du pont de la porte de France, place Lavalette, place Notre-Dame, rue Frédéric-Taulier, avenue Randon route nationale n° 90 et chemin d'intérêt commun, avec déviation à Jallières, Saint-Nazaire, le Bernin, Crolles, la Dérochat, la Terrasse, le Touvet Montalieu, la Flachère, le Boissieu, le Fayet, Beauregard, Cernon et Chapareillan ».

« L'*article 15 bis* (Service urbain) est supprimé. »

« Les paragraphes 5°, tramways urbains exploités par le concession-

naire, et 6°, tramways urbains exploités par un tiers, de l'article 23 sont supprimés. »

Art. 3. — Est approuvée la convention conclue, le 20 décembre 1900, entre la compagnie du tramway de Grenoble à Chapareillan et la société grenobloise des tramways électriques pour régler les conditions de l'abandon, dans la ville de Grenoble, du tracé de la ligne de Chapareillan, conformément à l'avant-projet ci-dessus visé.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION

L'an 1900 et le 20 décembre.

Entre M. Félix Viallet, président du conseil d'administration de la compagnie du tramway de Grenoble à Chapareillan, agissant pour le compte de ladite compagnie en vertu des délibérations des assemblées générales des 9 septembre 1897 et 22 avril 1899,

D'une part ;

Et M. Henri Merlin, président du conseil d'administration de la société grenobloise de tramways électriques, agissant au nom de cette société en vertu des délibérations des assemblées générales des 23 septembre 1897, 17 janvier 1898 et 20 mars 1899,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Dans le but de faciliter la construction d'un réseau de tramways desservant toute la ville de Grenoble et exploité par une seule compagnie, M. Viallet déclare renoncer :

1° A la partie de la ligne de Grenoble à Chapareillan, concédée par décret du 2 décembre 1895, comprise entre la place Notre-Dame et la place de la gare Paris-Lyon-Méditerranée ;

2° A la concession éventuelle par la voie centrale projetée entre la place Sainte-Claire et la place Grenette et par la rue Montorge et l'avenue de la Gare, approuvée par le même décret.

Art. 2. — Cet abandon n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant la concession d'une nouvelle ligne destinée à relier la place Notre-Dame à la gare Paris-Lyon-Méditerranée par la place Lavalette et les quais de l'Isère, avec rétrocession à la compagnie du tramway de Grenoble à Chapareillan.

Art. 3. — Il est entendu que la société grenobloise de tramways électriques aura le droit d'emprunter, sans péage ni redevance d'aucune sorte, le tronçon de ligne établi dans la rue Frédéric-Taulier et d'y installer et entretenir, à ses frais, les conducteurs aériens électriques ainsi que les connexions électriques des rails.

D'autre part, la société grenobloise de tramways électriques sera tenue de fournir le passage gratuit à la compagnie du tramway de Grenoble à

du 23 août 1896 et modifié ou complété sur les divers points indiqués à la convention en date du 24 novembre 1900.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 24 novembre 1900, entre le maire de Vaulx-en-Velin, au nom de la commune, et la compagnie lyonnaise de tramways, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé au décret du 23 août 1896 et modifié ou complété sur les points indiqués dans cette convention.

Ladite convention et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie lyonnaise de tramways, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway objet du présent décret et des lignes de tramways qui lui ont déjà été concédées ou rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION

Entre la commune de Vaulx-en-Velin, représentée par M. Delorme, son maire, agissant en vertu :

1° De la loi du 5 avril 1884 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 ;

3° Des délibérations du conseil municipal de Vaulx-en-Velin, en date des 13 avril 1898, 9 mars 1899, 12 avril 1900.

D'une part ;

Et M. Dupuy-Dutemps, agissant en qualité de président du conseil d'administration de la compagnie lyonnaise de tramways, suivant délibération du conseil d'administration, en date du 18 septembre 1900, dont un extrait est annexé aux présentes,

D'autre part,

Il a été exposé et convenu ce qui suit ;

Art. 1er. — La commune de Vaulx-en-Velin s'engage à demander dès à présent à l'Etat la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de tramway se détachant à Croix-Luizet de la ligne de Lyon (Place des Cordeliers) à Croix-Luizet et ayant son terminus à Vaulx-en-Velin (Place de la Mairie).

Le parcours des voitures sera prolongé jusqu'à Lyon (Place des Cordeliers) en empruntant à la ligne de tramway de Lyon (Place des Cordeliers) à Croix-Luizet rétrocédée à la compagnie lyonnaise de tramways, de telle sorte que les transports puissent être assurés directement de Vaulx-en-Velin à Lyon (Place des Cordeliers) et réciproquement d'une part, en em-

pruntant la ligne ci-dessus désignée, et, d'autre part, en organisant le service sur la ligne de Croix-Luizet à Vaulx-en-Velin.

Art. 2. — La commune de Vaulx-en-Velin s'engage à rétrocéder cette concession de Croix-Luizet à Vaulx-en-Velin à la compagnie lyonnaise de tramways, qui, de son côté, s'oblige, par la présente convention, à accepter cette rétrocession, à exécuter les travaux et faire l'exploitation comme substituée aux droits et obligations de la commune, étant entendu que le cahier des charges annexé au décret du 23 août 1896, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement de la ligne de Lyon-Cusset-Villeurbanne, avec embranchement de la place Croix-Luizet, sera applicable à la nouvelle ligne, sous la réserve des clauses et conditions particulières qui suivent :

A. *Tracé. — Art. 2.* — L'article 2 sera remplacé en entier par l'article suivant :

« La ligne partira de l'extrémité, place Croix-Luizet, de la ligne de Lyon à la Croix-Luizet et empruntera jusqu'à Vaulx-en-Velin le chemin de grande communication n° 6. »

B. *Voies. — Art. 10.* — Le 2e paragraphe de l'article 10 sera supprimé. On ajoutera à la fin de l'article le paragraphe suivant :

« De l'origine de la ligne jusqu'à la limite de la commune de Vaulx-en-Velin et dans la traversée du bourg de Vaulx-en-Velin, la voie sera munie de contre-rails, ou bien établie en rails Broca. »

C. *Gares et stations. — Art. 11.* — On ajoutera à la fin de l'article le paragraphe suivant :

« Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

« 1° A l'origine, au chemin des Buers ;

« 2° Au point kilométrique 1 k. 020 ;

« 3° Au point kilométrique 2 k. 050 ;

« 4° Au terminus, sur la place de la mairie de Vaulx-en-Velin. »

D. *Nombre minimum des voyages. — Art. 14.* — L'article 14 sera remplacé en entier par le suivant :

« Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens, est fixé à 10 pour le service d'hiver et à 15 pour le service d'été ; ces voyages seront faits sans transbordement de Lyon (Place des Cordeliers) à Vaulx-en-Velin, et *vice versa*. »

E. *Durée de la concession. — Art. 16.* — L'article 16 sera remplacé en entier par le suivant :

« La durée de la concession de la ligne commencera à courir de la date du décret d'autorisation et elle prendra fin le 23 août 1946, en même temps que celle de la ligne de Lyon à Croix-Luizet. »

F. *Expiration de la concession. — Art. 17.* — Le 2e paragraphe de l'article 17 sera remplacé en entier par le suivant :

« Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée avec toutes les installations faites sur le sol des voies publiques, ainsi que tous les immeubles et objets immobiliers qui en dépendent tels que les barrières et clôtures, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, usines et installations de toute nature établies en vue de la production et du transport

de l'énergie électrique ou autre destinée à l'exploitation du tramway, bureaux d'attente et de contrôle, etc., établis dans des immeubles exclusivement affectés à cet usage. »

G. *Tarif des drois à percevoir.* — *Art. 23.* — L'article 23 sera remplacé en entier par le suivant :

« Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par la présente convention, et sous la condition expresse qu'il remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés, qui sont des prix fermes comprenant tous les impôts et sont applicables quel que soit le parcours effectué sur la section.

VOYAGEURS		PRIX		
		de péage	de transport	Totaux
Section unique	1re classe.	0 f, 10	0 f, 05	0 f, 15
	2e classe.	0 ,065	0 ,035	0 ,10

« Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement ; au-dessus de cet âge, ils payeront place entière.

Messageries.

« Les transports des messageries seront taxés d'après les tarifs suivants sur la ligne entière, c'est-à-dire depuis ou jusqu'à la place des Cordeliers :

POIDS	TAXES
Colis de 1 kilogramme et au-dessous.	0 f, 30
Colis de 1 kilogramme à 5 kilogrammes	0 ,35
Colis de 5 kilogrammes à 10 kilogrammes	0 ,45
Colis de 10 kilogrammes à 50 kilogrammes	0 ,50

Observations. — Le prix sera le même, quelle que soit la distance parcourue. La compagnie ne sera pas tenue de transporter les colis pesant plus de 50 kilogrammes. Dans le cas où elle serait disposée à les accepter, le tarif et les conditions y afférentes devront être approuvés par l'administration. Dans tous les cas, le prix de transport n'excèdera pas 30 centimes par tonne et par kilomètre.

N.-B. — Il est stipulé que le droit de péage entre pour un tiers et le prix de transport pour les deux tiers dans les taxes ci-dessus.

« Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aurait droit qu'aux prix fixés pour le péage. »

H. *Délais de livraison.* — *Art. 30.* — On rétablira l'article 30 qui sera ainsi conçu :

« Les colis seront expédiés et mis en gare à la disposition des destinataires le jour même, s'ils ont été déposés avant deux heures du soir, et le lendemain avant midi, s'ils ont été déposés après deux heures du soir. »

Art. 3. — A titre de subvention, la commune de Vaulx-en-Velin versera à la compagnie lyonnaise de tramways une somme de 22,500 francs payable en cinq annuités, avec intérêts à 4 p. 100 sur les sommes restant dues après chaque versement, dont le premier aura lieu après réception provisoire de la ligne par le contrôle et la mise en exploitation.

La commune toutefois, se réserve de se libérer par anticipation.

La commune prendra à sa charge l'acquisition des terrains et les travaux de terrassements nécessaires pour élargir à 3^{m},80 le trottoir sud de la route de Vaulx, de façon à permettre l'établissement de la voie sur ce trottoir sans toucher à la chaussée actuelle dans toutes les parties de cette route comprises entre la limite de la commune (côté de Lyon) et l'entrée du bourg de Vaulx, soit environ 1,350 mètres.

La compagnie facilitera l'exécution des terrassements laissés à la charge de la commune, en faisant déposer dans la partie à remblayer tous les déblais provenant des travaux de la pose de la voie.

Dans le cas où la commune ne pourrait aboutir dans les acquisitions de terrains nécessaires à l'élargissement de la plate-forme, l'emplacement nécessaire à la pose de la voie serait obtenu en empiétant sur la chaussée : la compagnie sera tenue d'exécuter à ses frais tous les travaux de modification de la chaussée et du trottoir moyennant une subvention totale de 25,000 francs, dont le payement s'effectuera comme il est dit ci-dessus. La commune se réserve toutefois la faculté de se libérer par anticipation.

Art. 4. — Le directeur et tout le personnel employé à la construction et à l'exploitation du tramway seront de nationalité française. Tout le matériel fixe et roulant sera de fabrication française, sous réserve des autorisations particulières qui pourraient être accordées par le préfet.

Art. 5. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 4,000 francs en numéraire ou en rente sur l'Etat calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seront nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les quatre cinquièmes en seront rendus à la compagnie rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 6. — La compagnie rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou significa-

tion à elle adressée sera valable, lorsqu'elle sera faite à la préfecture du Rhône (Secrétariat général pour l'administration).

Art. 7. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, d'impression ou autres auxquels la présente convention pourra donner lieu seront à la charge de la compagnie lyonnaise de tramways.

Fait en double exemplaire à Lyon, le 24 novembre 1900.

(N° 60)

[11 janvier 1901]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways d'Aix à Marseille.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Bouches-du-Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et, éventuellement, des colis d'un poids inférieur à 40 kilogrammes entre Aix (extrémité du cours Mirabeau) et Marseille (Saint-Antoine).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département des Bouches-du-Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Sont approuvées : 1° la convention passée, le 24 décembre 1900, entre le préfet des Bouches-du-Rhône, agissant au nom du département, et M. Prudhon (Jean-Baptiste), pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention ; 2° la convention passée, le 12 octobre 1899, entre le maire de Marseille et M. Prudhon.

Lesdites conventions, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION

Entre les soussignés :

M. Grimanelli, officier de la Légion d'honneur, préfet des Bouches-du-Rhône, agissant comme représentant du département en vertu d'une délibération du conseil général, en date du 21 octobre 1898, et d'une délibération de la commission départementale, en date du 30 septembre 1899.

D'une part ;

Et M. Prudhon (Jean-Baptiste), constructeur, demeurant à Marseille, rue du Coq, 47.

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département des Bouches-du-Rhône s'engage à demander à l'Etat, pour la rétrocéder à M. Prudhon qui l'accepte, la concession d'une ligne de tramway à traction électrique par fil aérien, allant d'Aix (extrémité du cours Mirabeau) à Saint-Antoine (après le passage à niveau du chemin de fer).

La durée de la rétrocession sera égale à celle de la concession accordée par l'Etat au département.

Cette rétrocession n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant la présente convention.

Art. 2. — Cette rétrocession est consentie à M. Prudhon conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 37 de cette loi, à la loi du 25 juin 1895, sur la protection des lignes télégraphiques et téléphoniques, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, joint au présent traité, conditions auxquelles M. Prudhon déclare expressément souscrire.

En conséquence, M. Prudhon sera assujetti, vis-à-vis du département des Bouches-du-Rhône, à toutes les obligations imposées au département lui-même par le cahier des charges.

Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que dans la rédaction dudit cahier des charges ont été modifiés les articles suivants : 4, 6, 10, 12, 20, 23, 29 et 30. Les articles 24, 25, 26, 27, 32, 34, 38 et 39 ont été supprimés.

Art. 3. — M. Prudhon amènera les voyageurs et les petits colis sans transbordement au centre de Marseille, et *vice versa*, en empruntant avec l'autorisation de l'administration, les lignes existantes ou à concéder, suivant un itinéraire à déterminer par l'administration et dans des conditions à régler de concert avec les rétrocessionnaires desdites lignes.

Il transportera exclusivement sur ce parcours les voyageurs et les petits colis en provenance ou à destination de sa ligne propre.

Art. 4. — M. Prudhon aura à sa charge exclusive tous les travaux qui

pourront être prescrits et tous les frais dont le remboursement pourra être réclamé par l'administration des postes et télégraphes.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire n'emploiera pour la construction que du matériel de provenance française et pour l'exploitation que des agents de nationalité française. Le personnel étranger à la construction de la ligne ne devra pas dépasser 10 % du personnel total.

Art. 6. — M. Prudhon s'engage, en cas d'incendie ou de sinistre public, à transporter gratuitement, dans la limite de ses ressources en matériel et sur la réquisition de M. le préfet, les troupes et sapeurs-pompiers.

Art. 7. — Par dérogation à l'article 23 du cahier des charges, la perception sera limitée pour les deux classes à un prix de 5 centimes sur lequel il ne sera accordé aucune réduction non plus pour les militaires et marins que pour les enfants de trois à sept ans, pour le parcours compris entre la station terminus de Saint-Antoine et Notre-Dame (limite de la commune de Marseille) pour les seuls voyageurs empruntant ou ayant emprunté sans arrêt à Saint-Antoine la ligne de la Compagnie générale française de tramways.

Des tickets spéciaux seront créés, après avis du contrôle, pour assurer le non-stationnement à Saint-Antoine des voyageurs appelés exceptionnellement à bénéficier de ce tarif réduit.

Art. 8. — Avant la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 50.000 francs en numéraire ou en rente sur l'Etat, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872 ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ses valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par quarts, proportionnellement à l'avancement des travaux.

Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 9. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Marseille. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle aura été faite à M. le maire de Marseille.

Art. 10. — M. Prudhon s'engage à former, dans les six mois qui suivront le décret à intervenir, une société anonyme d'une durée égale à celle de la concession et qui devra être agréée par le conseil général. Cette société lui sera substituée et subrogée dans tous les droits comme dans toutes les obligations résultant du présent traité, M. Prudhon restant néanmoins responsable vis-à-vis du département de ses engagements solidairement avec ladite société.

La substitution de cette société anonyme au rétrocessionnaire devra être appouvée par décret rendu, le conseil d'Etat entendu.

Art. 11. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu le présent traité et le cahier des charges qui y est annexé seront supportés par le rétrocessionnaire.

Celui-ci devra faire imprimer à ses frais et mettre à la disposition du département cent exemplaires de chacun de ces deux documents.

Fait en double à Marseille, le 24 décembre 1900.

CONVENTION

Entre les soussignés :

M. Siméon Flaissières, maire de la ville de Marseille, agissant en cette qualité, en vertu des délibérations des 5 juillet 1898 et 10 octobre 1899,

D'une part,

Et M. Jean-Baptiste Prudhon, demeurant à Marseille, agissant tant en son nom personnel que pour le compte de qui il appartiendra,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Dans le cas où M. Prudhon obtiendrait la rétrocession de la ligne de tramway d'Aix à Marseille, pour laquelle il est en instance auprès du département des Bouches-du-Rhône et des pouvoirs publics, M. Prudhon payera chaque année à la ville de Marseille, en représentation des avantages auxquels la ville peut prétendre à titre de droit de stationnement, de place et de voirie, une participation de 2,25 % dans la partie des recettes brutes réalisées par la perception du prix des places des voyageurs et des colis, qui correspondra au parcours sur le territoire de la commune de Marseille, lesdites recettes étant diminuées des sommes payées par M. Prudhon à la Compagnie générale française de tramways à titre de droit de péage.

Art. 2. — La liquidation de ce pourcentage sera faite tous les trois mois par les soins de M. Prudhon, sur un état dressé d'après les feuilles de perception des conducteurs des voitures, et la ville aura le droit de faire faire par un de ses délégués le pointage de ces états avec lesdites feuilles.

Ces états seront remis à la ville au plus tard un mois après la fin de chaque trimestre; ils seront vérifiés et acceptés par la ville dans le courant du mois suivant et le montant de chaque état sera versé à la caisse municipale dans les trois jours suivants.

Art. 3. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donnera lieu le présent traité seront supportés par M. Prudhon.

Marseille, le 12 octobre 1899.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et au bout d'un an d'exploitation des colis dont le poids ne dépassera pas 40 kilogrammes.

La traction aura lieu par moteur mécanique suivant les dispositions qui seront arrêtées par l'administration sur la proposition du concessionnaire.

Art. 2. — La ligne partira de l'extrémité du cours Mirabeau à Aix et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Le cours Mirabeau sur toute sa longueur, la place de la Rotonde, la route nationale n° 8 jusqu'au terminus à Saint-Antoine, après le passage à niveau du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 3. — Comme au type (*).

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1^{m},44.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2 mètres, et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux ne dépassera pas 2 mètres. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3^{m},50 pour les locomotives et pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera telle qu'il reste au moins 50 centimètres entre les parties les plus saillantes de deux véhicules se croisant.

Art. 5. — Comme au type.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage de 20 centimètres d'épaisseur, qui règnera dans l'entre-rails, et à 35 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2^{m},60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de 1^{m},18 de largeur au moins.

Un intervalle libre d'au moins 1^{m},40 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Art. 7 à 10. — Comme au type.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 25 kilogrammes au moins par

---

(*) Voir le type *Ann.* 1882 p. 292 ou *Journal officiel* du 22 janvier 1901.

mètre courant; ils seront posés suivant le système qui sera arrêté par l'administration sur la proposition du concessionnaire.

Art. 11. — Les voitures ne s'arrêteront qu'aux gares, stations et haltes.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs et des gares pour la réception et la livraison des marchandises, suivant les indications ci-après :

Aix (cours Mirabeau). Terminus. — Pont de l'arc. — Luynes. — Les Trois-Pigeons. — Albertas (Bouc). — Violési (Cabriès). — Le Pin. — Septèmes. — Notre-Dame. — Saint-Antoine. — Marseille. — Terminus.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 35 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Lorsque, postérieurement à l'établissement de la voie ferrée, il sera reconnu nécessaire de changer la nature du pavage, les frais de cette transformation, en ce qui concerne la partie de voie dont l'entretien incombe au concessionnaire, seront à la charge du service qui l'aura ordonnée et qui gardera la libre disposition des matériaux remplacés, mais l'entretien et les grosses réparations futures seront à la charge du concessionnaire.

Art. 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à seize.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les trains se composeront de trois voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 30 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 20. — Comme au type.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement deviendra la propriété de l'État et lui restera acquise.

Art. 21 et 22. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 28. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transports ci-après déterminés ;

TARIF		PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE				
Grande vitesse.				
Voyageurs.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces, au moins pendant l'hiver (1re classe)	0 f, 050	0 f, 025	0 f,075
	Voitures couvertes, fermées à glaces, au moins pendant l'hiver, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 ,033	0 ,017	0 ,050
Enfants.	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans ils payent place entière.			
Les militaires et marins de l'Etat en tenue payeront demi-place.				
Il sera délivré des billets d'aller et retour valables le jour de l'émission et le jour suivant, les fêtes et dimanches n'étant pas comptés, et comportant une réduction de 25 % sur le prix de la double course.				
Tout voyageur, dont le bagage ne pèsera pas plus de 10 kilogr. et sera susceptible d'être porté sur les genoux sans incommoder les voisins, n'aura à payer pour ce bagage aucun supplément du prix de sa place.				
2° TRANSPORT DES PETITS COLIS				
En grande vitesse.				
Poids	Prix par kilomètre.			
De 0 à 10 kilogr.	0 f, 010			
De 10 à 20 »	0 ,015			
De 20 à 30 »	0 ,020			
De 30 à 40 »	0 ,025			

Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés par le péage, qui sont égaux aux deux tiers des prix totaux ci-dessus.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

La perception par voyageur ne pourra être inférieure à 10 centimes, même pour les enfants, les militaires et les marins; la perception par colis ne pourra être inférieure à 20 centimes.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Art. 24. — (Supprimé).

Art. 25. — (Supprimé).

Art. 26. — (Supprimé).

Art. 27. — (Supprimé).

Art. 28. — Comme au type.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 30. — Les colis transportés en grande vitesse devront être mis à la disposition du destinataire dans le délai de vingt-quatre heures à partir du moment de la remise à la gare d'expédition.

Art. 31 et 33. — Comme au type.

Art. 34. — (Supprimé).

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35 et 36. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — Comme au type.
Art. 38. — (Supprimé).
Art. 39. — (Supprimé).
Art. 40 et 41. — Comme au type.

(N° 61)

[11 janvier 1901]

Décret reportant au 14 septembre 1901 le délai fixé pour les expropriations nécessaires à l'établissement du tramway de la station de Villiers-le-Bel à Gonesse.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,
Le conseil d'Etat entendu,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est reporté au 14 septembre 1901 le délai fixé par l'article 1er du décret ci-dessus visé du 14 septembre 1898 pour les expropriations nécessaires à l'établissement du tramway de la station de Villiers-le-Bel à Gonesse.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 62)

[19 janvier 1901]

Décret approuvant une addition au cahier des charges annexé au décret du 28 août 1888 sur l'outillage public du port de Dunkerque.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics :

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art 1er. — Est approuvée l'addition dans l'article 29 du cahier des charges annexé au décret du 28 août 1888, du tarif nouveau ci-après :

§ *B bis. — Grue flottante de 10 tonnes.*

a) Prix de location par tonne manutentionnée pendant les heures réglementaires du travail du port :

3 fr. 50, sans que la perception totale puisse être inférieure à 35 fr. pour un déplacement de la grue.

Aucuns frais de déplacement et d'allumage ne seront perçus pour la location à la tonne.

b) Supplément par heure de travail de la grue, de jour et de nuit pendant les jours ouvrables, en dehors des heures réglementaires du travail du port :

Par heure de jour, sans fraction, 8 fr.

Par heure de nuit, sans fraction, 15 fr.

c) Prix de location à l'heure ou à la journée :

Journée réglementaire de travail du port, 100 fr.

Demi-journée, 50 fr.

Heure réglementaire, 10 fr.

Heure non réglementaire, 15 fr.

Déplacement, 15 fr.

Déplacement pendant la durée de la location pour le transport des colis, par darse ou bassin traversé, aller et retour, 7 fr. 50.

Allumage, 15 fr.

Les frais de déplacement de l'engin ne sont perçus qu'une seule fois pour chaque opération.

Les frais d'allumage et de déplacement sont réduits de moitié pour toute location d'au moins une demi-journée et ne sont pas comptés pour toute location d'au moins une journée.

Art. 2. — Le paragraphe C de l'article 29 du 28 août est modifié comme il suit :

§ C. — *Dispositions communes aux grues roulantes et aux grues flottantes.*

Les tarifs définis aux paragraphes A, B, et B *bis* s'appliquent aux jours ouvrables ; ils sont augmentés de moitié lorsqu'il est fait usage des appareils en dehors des jours ouvrables.

Ceux qui veulent employer les appareils en dehors des jours ouvrables ou pendant les jours ouvrables en dehors des heures réglementaires du travail de la douane doivent en faire la déclaration écrite en produisant, s'il y a lieu, l'autorisation de la douane.

Pour les grues roulantes, le prix d'une journée est payé à l'avance, à titre d'arrhes, lors de la demande de l'engin.

Pour les grues flottantes de 40 tonnes et de 10 tonnes, il est payé à l'avance une somme de 30 fr.

Les arrhes et le tour d'inscription sont perdus si les engins demandés en location ne sont pas utilisés au moment où ils deviennent libres.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 63)

[25 janvier 1901]

Décret déclarant d'utilité publique trois prolongements et approuvant une convention et deux cahiers des charges remplaçant les conventions et cahiers des charges actuels des tramways du département d'Alger.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et la proposition du gouverneur général de l'Algérie,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département d'Alger, suivant les dispositions générales des plans d'ensemble ci-dessus visés, des lignes de tramway ci-après déterminées, destinées à compléter le réseau dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par décret, ci-dessus visé, du 16 janvier 1892 :

1° Embranchement de la ligne de tramway d'Alger à Coléa, prenant son origine à proximité du pont de Mazafran et se prolongeant jusqu'au village de Castiglione, par Fouka ;

2° Prolongement de la ligne de tramway de Saint-Eugène à Rovigo, jusqu'à la rencontre de la ligne de tramway d'Alger à Coléa, à Saint-Eugène (Deux-Moulins) ;

3° Embranchement de la ligne de tramway de Saint-Eugène à Rovigo, se détachant de la ligne principale à Mustapha, au triangle de la rue de Lyon (Champ-de-Manœuvres), et se terminant au Ruisseau.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département d'Alger est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges annexés à la convention ci-dessus visée du 11 juin 1900, lesquels remplaceront les cahiers des charges annexés au décret du 16 janvier 1892.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 11 juin 1900, entre le préfet d'Alger, agissant au nom du département, et la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie, et ayant pour objet, d'une part, de concéder à cette compagnie la première ligne énumérée à l'article 1er et de lui rétrocéder la concession des deux autres ; d'autre part, de remplacer les conventions annexées au décret du 16 janvier 1892.

Cette convention, les cahiers des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la société des chemins de fer sur routes d'Algérie, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramway qui lui sont concédées ou rétrocédées tant par le présent décret que par le décret du 16 janvier 1892, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION

L'an 1900 et le 11 juin,

Entre M. Charles Lutaud, officier de la Légion d'honneur, préfet du département d'Alger, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu des lois des 11 juin 1880 et 17 juillet 1883, des délibérations du conseil général, en date des 4 mai, 6 novembre 1895, de la délibération de la commission départementale, en date du 29 janvier 1897, prise en vertu de la délibération du conseil général, en date du 2 novembre 1896, et de la délibération du conseil général, en date de 8 mai 1900,

D'une part;

Et M. René Descamps, ingénieur des arts et manufactures, directeur de l'exploitation de la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie au capital de 12 millions de francs, agissant comme mandataire de ladite société suivant pouvoir notarié en date du 24 avril 1900, enregistré le 25 du même mois et passé en vertu d'une délibération du conseil d'administration de cette société, en date du 20 dudit mois,

D'autre part,

Les parties contractantes, voulant réunir en un seul texte les dispositions contenues dans les quatre conventions du 1er mai 1891, approuvées par décret du 16 janvier 1892, et y introduire diverses modifications et additions qu'elles ont consenties,

Sont convenues de ce qui suit :

Art. 1er. — Le département d'Alger, qui a obtenu de l'Etat, par décret du 16 janvier 1892, la concession avec faculté de rétrocession des lignes de tramway de Saint-Eugène à Rovigo, avec embranchement donnant accès au port d'Alger, et d'El-Affroun à Marengo, rétrocédées à M. Edmond Caze substitué par la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie, est en instance pour obtenir :

1° La concession d'une ligne de tramway à traction électrique formant embranchement de la ligne de Saint-Eugène à Rovigo, ayant son origine au Champ-de-Manœuvres, à Mustapha, et aboutissant au Ruisseau, par Belcourt;

2° La concession d'une autre ligne partant des Deux-Moulins, point situé sur la ligne de tramway d'Alger à Coléa et aboutissant à l'origine actuelle de la ligne de Saint-Eugène à Rovigo.

Cet embranchement et ce prolongement constitueront des annexes à la ligne principale de Saint-Eugène à Rovigo, qui deviendra la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchement sur le port d'Alger et sur le Ruisseau;

3° L'autorisation d'établir une deuxième voie dans les traverses de Saint-Eugène, d'Alger et de Mustapha jusqu'au Champ-de-Manœuvres à Mustapha et partout où l'autorité concédante le jugera possible;

4° L'autorisation de substituer au système de traction à vapeur actuel la traction électrique entre l'origine de la ligne à Saint-Eugène (Deux-Moulins) et Maison-Carrée.

Le département d'Alger s'engage à maintenir à la « société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie, » substituée à M. E. Case, pour une durée égale à celle de la concession, la rétrocession des lignes de

tramway de Saint-Eugène à Rovigo, avec embranchement donnant accès au port d'Alger, et d'El-Affroun à Marengo.

Il s'engage, en outre, à rétrocéder à ladite société, en la même qualité et pour la même durée, s'il en obtient la concession de l'Etat, la concession de l'embranchement du Champ-de-Manœuvres au Ruisseau et du prolongement de la ligne de Saint-Eugène à Rovigo depuis son origine à Saint-Eugène jusqu'aux Deux-Moulins, ainsi que l'autorisation d'établir la deuxième voie sur la même ligne et de substituer la traction électrique à la traction à vapeur entre l'origine de cette ligne et Maison-Carrée.

Dans le cas où le département obtiendrait la concession des voies de quais du port d'Alger en prolongement de l'embranchement de la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo conduisant au port d'Alger, il s'engage à les rétrocéder à la « société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie, » qui accepte. La rétrocession définitive de ces voies est subordonnée à l'accomplissement des formalités prescrites par les décrets des 18 mai et 6 août 1881 et au décret déclaratif d'utilité publique.

Enfin, le département d'Alger concède à ladite société, substituée à M. Caze, la ligne de tramway de Dellys à Boghni et celle d'Alger à Coléa, avec embranchement du Mazafran à Castiglione.

Art. 2. — Ces rétrocessions, concessions et autorisations sont consenties par M. le préfet, sans garantie d'aucune sorte, aux charges et conditions de la présente convention et à celles des cahiers des charges qui y sont annexés ainsi qu'aux conditions générales de la loi du 11 juin 1880 et des règlements d'administration publique des 6 août et 23 mars 1882.

Les cahiers des charges sont conformes au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf :

1° Pour le cahier des charges des lignes rétrocédées, les modifications introduites aux articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 23, 34 et 36, l'addition de l'article 7 *bis* et la suppression de l'article 38 ;

2° Pour le cahier des charges des lignes concédées par le département, les modifications introduites aux articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 23, 34, 36 et 38 et l'addition de l'article 7 *bis*.

Art. 3. — La société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie est assujettie envers le département d'Alger à toutes les charges et obligations qui sont imposées au département lui-même par le cahier des charges de la concession des lignes de tramway de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchement du port d'Alger et du Ruisseau, et d'El-Affroun à Marengo et à celles qui lui seront imposées par l'autorité concédante.

Art. 4. — Le département accorde à la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie les subventions suivantes pour sa participation dans les dépenses de premier établissement:

1° Pour la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, partie comprise entre Saint-Eugène (Plateau) et Rovigo, y compris la deuxième voie construite au 10 mars 1897, ainsi que celle figurée sur les projets approuvés le 10 octobre 1895, et pour l'embranchement du Champ-de-Manœuvres au port d'Alger, 864,000 francs ;

2° Pour la ligne d'El-Affroun à Marengo, 36,000 francs par kilomètre, soit, pour la ligne entière, 696,000 fr. ;

3° Pour la ligne de Dellys à Boghni, 26,000 fr. par kilomètre.

Ces subventions seront payées au fur et à mesure de l'exécution des travaux et de la livraison du matériel fixe et roulant et du mobilier des gares et des arrêts, sur états de situation mensuels approuvés par l'administration.

Une retenue de un cinquième sera faite sur la valeur des travaux, des approvisionnements et du matériel portés en situation.

Le montant de cette retenue sera ordonnancé au profit de la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie, pour chaque ligne rétrocédée ou concédée après la réception définitive des travaux d'établissement et des fournitures nécessaires à l'exploitation.

Les terrains seront fournis par le département, excepté cependant ceux nécessaires à l'établissement des arrêts supplémentaires qui resteront à la charge de la société des chemins de fer sur routes d'Algérie.

Le département fournira en outre la plateforme nécessaire à l'établissement de la voie et de ses dépendances pour les lignes de Dellys à Boghni et Alger à Coléa et pour la partie de celle de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, comprise entre l'oued M'Kacel et l'esplanade de Bab-el-Oued, sauf les exceptions indiquées à l'article 5 ci-après en ce qui concerne les ponts sur le Sébaou et sur le Bougdoura.

Enfin il livrera, à titre gratuit, à la « société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie, » le sol des voies publiques à occuper par les tramways et leurs dépendances, sur les parties empruntées des routes et des chemins existants.

Art. 5. — A ces conditions, la « société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie » s'engage, pour les lignes désignées à l'article 1er comme pour leurs embranchements :

A effectuer tous les travaux d'infrastructure non indiqués à l'article 4 et tous les travaux de superstructure ;

A renforcer les ponts établis au passage du Sébaou et du Bougdoura, empruntés par la ligne de Dellys à Boghni. Les dépenses à résulter du renforcement du premier de ces ouvrages seront entièrement à la charge de la société. Celles auxquelles donnera lieu le renforcement du second seront payées, partie par le département, partie par la société. Celle-ci limitera sa contribution à 110,000 fr. ;

A fournir tout le matériel fixe et roulant, tout le matériel et les installations électriques (usine, conducteur et moteur, etc.) et l'outillage des ateliers ; à construire les bâtiments et les voies utiles au service des gares et des arrêts, y compris la gare de triage et d'échange qu'il y aura lieu de créer vers la sortie des fortifications d'Alger et de Bab-el-Oued ; à fournir leur mobilier, à effectuer la fourniture, y compris les travaux de recherches, d'adduction et de distribution, des eaux nécessaires à leur alimentation et au service de l'exploitation ;

A assurer le payement des intérêts des capitaux qu'elle aura engagés pendant la construction, celui des frais de constitution de la société et du capital et de toutes indemnités quelconques autres que celles relatives aux acquisitions de terrains.

La société s'engage, en un mot, à effectuer, pour les quatre lignes définies à l'article 1er de la présente convention et pour leurs embranchements, tous les travaux, toutes les fournitures et toutes les dépenses, autres que ceux définis à l'article précédent, nécessaires à l'établissement et à l'exploitation de chaque ligne dans de bonnes conditions.

Si, en dehors des travaux et fournitures ci-dessus indiqués, des travaux d'infrastructure, de superstructure, d'électricité, de déplacements de voie ou autres travaux non prévus étaient jugés nécessaires par le préfet sur l'avis du service du contrôle, pour assurer ou faciliter le service rapide et régulier de l'exploitation, la société serait tenue de les effectuer à ses frais et risques, sans pouvoir prétendre à aucune répétition ni aucune indemnité. Il en serait de même du matériel fixe et roulant, des installations électriques et de l'outillage qui seraient reconnus nécessaires à l'exploitation.

La société sera tenue, en outre, d'établir des arrêts en supplément de ceux indiqués aux cahiers des charges, lorsque le préfet statuant sur l'avis du service du contrôle, reconnaîtra que les besoins du service l'exigent. La plateforme et tous terrains et bâtiments de ces arrêts seront livrés et construits par ladite société.

Elle prélèvera, chaque année, à partir de la mise en service, pendant la durée de la concession sur les recettes brutes de l'exploitation (impôts déduits), pour intérêts et amortissement des dépenses auxquelles les acquisitions de terrains et la construction des bâtiments des arrêts supplémentaires auront donné lieu, sous les réserves stipulées à l'article 13 de la présente convention, 5 % du montant de ces dépenses, dont elle devra d'ailleurs justifier. Mais elle devra établir la plateforme et les voies et les installations électriques à ses frais et y effectuer les travaux et fournitures nécessaires au service rapide de ces arrêts. Elle devra également fournir, à ses frais, le personnel utile à leur bon fonctionnement, le tout sans recours contre le département et sans aucune indemnité, ni garantie d'intérêt, ni remboursement du capital employé.

Elle sera tenue de poursuivre le règlement des indemnités ou dédommagements qui pourraient être réclamés par l'Etat, par les communes et par les particuliers, et de provoquer toutes permissions de voirie ou autres.

La société des chemins de fer sur routes d'Algérie sera tenue, de plus, de rembourser à l'Etat les dépenses effectuées pour exécuter les travaux exigés par l'administration des postes et télégraphes pour mettre les réseaux télégraphiques et téléphoniques existants à l'abri des perturbations pouvant résulter des installations électriques.

Dans le cas où ces travaux auraient été antérieurement effectués aux frais d'une entreprise similaire, la société des chemins de fer sur routes d'Algérie serait tenue de rembourser à celle-ci une part équitable de la dépense. Si les parties ne pouvaient tomber d'accord, le différend serait tranché par le ministre des travaux publics.

La substitution d'accumulateurs ou de tout autre sytème au fil aérien admis comme système actuel de traction dans Alger *intra muros* aura lieu à la requête du préfet du département, dès qu'il sera démontré, par une expérience acquise dans une ville de France ou de l'étranger, que ce nouveau système présente par ses conditions de sécurité et d'économie, comme dépense annuelle d'exploitation, des avantages égaux à ceux donnés par le fil aérien.

Dans la supputation de la dépense annuelle d'exploitation du système à substituer éventuellement seront compris l'intérêt et l'amortissement du capital constitué pour la première exploitation et devenu inutile.

Sur les parties de routes et chemins existants empruntées par les voies

ferrées de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo et d'El-Affroun à Marengo, la société sera chargée d'en régulariser la plateforme et d'y effectuer non seulement tous les travaux d'infrastructure et de superstructure utiles à l'établissement des voies ferrées et de leurs dépendances, mais, en outre, tous autres travaux que cette destination nouvelle rendrait utiles pour assurer la conservation de la voie publique, la commodité et la sécurité de la circulation ordinaire et pour sauvegarder les intérêts des riverains.

Outre les charges ci-dessus spécifiées, la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie sera tenue d'acquérir, à ses frais, les terrains nécessaires à l'établissement de l'arrêt de bifurcation aux Deux-Moulins et à ses dépendances, dont la superficie sera d'environ 35 ares.

Elle recevra en échange, avec faculté d'en disposer à son profit et comme elle l'entendra, la parcelle acquise par le département, des héritiers Portes, pour l'établissement de l'arrêt d'origine du tramway de Saint-Eugène à Rovigo, devenu inutile par suite de l'établissement d'un arrêt de bifurcation au point de jonction des lignes de Saint-Eugène à Rovigo et d'Alger à Coléa, aux Deux-Moulins. L'intervention du décret approbatif de la présente convention emportera désaffectation de cette parcelle, qui deviendra propriété privée du département. La société garantit d'ailleurs le département contre les revendications que pourraient exercer les anciens propriétaires, dans le cas où ils prétendraient user des droits de préemption sur le terrain dont ils ont été dépossédés par mesure d'expropriation.

Il demeure, en outre, entendu que les frais d'enregistrement, de transcription et tous les frais généralement quelconques auxquels donnera lieu l'échange des terrains primitivement destinés à l'assiette de l'arrêt d'origine de la ligne de Saint-Eugène à Rovigo avec ceux nécessaires à l'établissement de l'arrêt de bifurcation des Deux-Moulins, seront à la charge exclusive de la société.

Art. 6. — Si la société n'a pas remis au préfet, pour chacune des lignes rétrocédées ou concédées, tous les projets définitifs des travaux dont l'exécution lui incombe et, en ce qui concerne les lignes de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchements sur le port d'Alger et sur le Ruisseau, et d'El-Affroun à Marengo, les plans et états parcellaires utiles à l'occupation ou à l'acquisition des terrains nécessaires à l'assiette de ces lignes de tramway et de leurs dépendances, ou s'il elle n'a pas terminé les travaux et livré à l'exploitation les lignes qui font l'objet de la présente convention dans les délais fixés par l'article 3 des cahiers des charges ci-annexés, elle sera passible, pour chacune des lignes où des retards se seront produits, d'une amende de 100 fr. par jour de retard, sans préjudice des pénalités édictées par les articles 20 et 21 desdits cahiers des charges.

Par contre, si le département ne se trouvait pas en mesure de faire remise de la plateforme et des dépendances des lignes de tramway de Dellys à Boghni et Alger à Coléa avec embranchement du Mazafran à Castiglione, dans les délais fixés par l'article 3 du cahier des charges de la concession de ces deux lignes, afin de permettre à la société de terminer les travaux de construction à sa charge dans les délais prescrits par le même article, ladite société aurait aussi droit, pour chaque jour de retard, à une indemnité de 100 fr.

Ces pénalités ne seraient pas applicables si les retards avaient pour cause unique ou principale un empêchement résultant de formalités ou de difficultés inhérentes aux travaux mixtes. Elles ne seraient pas non plus applicables en ce qui concerne la ligne de Dellys à Boghni si les retards provenaient des circonstances ci-dessus ou des autres causes énumérées à l'article 3 du cahier des charges.

Art. 7. — La « société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie » sera chargée, à forfait, jusqu'au 31 décembre 1945, de l'exploitation des quatre lignes de tramway faisant l'objet de la présente convention.

Cette exploitation s'effectuera dans les conditions définies par l'article 1er des cahiers des charges de la concession des quatre lignes énumérées à l'article 1er de la présente convention, et d'après les services minima fixés par l'article 14 des mêmes cahiers des charges.

Mais il demeure entendu :

En ce qui concerne la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo avec embranchements, que le service général prévu au paragraphe *a* de l'article 14 du cahier des charges des lignes rétrocédées sera limité à trois trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute (impôt déduit) n'atteindra pas 4,500 fr. par kilomètre et par an ;

En ce qui concerne la ligne d'El-Affroun à Marengo. que le service minimum de trois trains par jour, en chaque sens, prévu au même article dudit cahier des charges pour la ligne entière, sera maintenu tant que la recette brute kilométrique annuelle (impôts déduits) n'atteindra pas 4,500 fr.

En ce qui concerne la ligne de Dellys à Boghni, que le service de l'exploitation fixé par l'article 14 du cahier des charges des lignes concédées par le département à un minimum de deux trains par jour, en chaque sens, sur la ligne entière, sera maintenu tant que la recette brute kilométrique annuelle (impôts déduits) n'atteindra pas 3,500 fr.

En ce qui concerne la ligne d'Alger à Coléa, avec embranchement du Mazafran à Castiglione, que les services définis au même article du cahier des charges ci-dessus rappelé demeureront limités ;

Sur la ligne entière et sur son embranchement, à un service général de trois trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute kilométrique annuelle (impôts déduits) n'atteindra pas 4,500 fr.

Sur la partie comprise entre l'origine de la ligne et l'arrêt de Guyotville, à un service spécial d'au moins six autres trains par jour dans chaque sens pour constituer un service de banlieue de neuf trains par jour au minimum, dans chaque sens, tant que la recette brute kilométrique annuelle (impôts déduits) n'atteindra pas, sur ce tronçon, 8,750 fr. d'après la comptabilité spéciale prescrite par l'article 8 ci-après.

Ces services minima seront augmentés sur toute l'étendue des quatre lignes de tramway rétrocédées ou concédées ou sur des parties de ces lignes du nombre de trains qui seront reconnus nécessaires par le préfet, sur l'avis du contrôle et la société entendue, pour assurer le service d'une bonne exploitation. Le préfet fixera ce nombre de trains d'après l'importance du trafic.

Il pourra, en outre, exiger la création de trains spéciaux sur la ligne de Dellys à Boghni pour assurer le service des voyageurs et le transport des colis et des animaux, les jours de marché, la société entendue.

Art. 8. — Malgré la solidarité qui existera entre les quatre lignes de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchements sur le port d'Alger et sur le Ruisseau, d'El-Affroun à Marengo, de Dellys à Boghni et d'Alger à Coléa, avec embranchement sur Castiglione, en vertu des dispositions relatives à la création d'un fonds commun dont il sera parlé ci-après (art. 11), la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie devra tenir une comptabilité distincte, non seulement pour le service général de chacune de ces lignes, mais encore pour chaque service spécial ou supplémentaire ou qui serait imposé par le préfet aux conditions déterminées par l'article précédent sur chaque ligne ou partie de ligne.

Une comptabilité distincte devra aussi être tout spécialement tenue pour le service à traction à vapeur entre le port d'Alger et Rovigo.

Art. 9. — Pour tous les services définis à l'article 14 des cahiers des charges ci-annexés, y compris les services supplémentaires et quelle que soit l'importance de ces divers services, la « société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie » prélèvera à son profit, sur le montant de la recette brute de l'exploitation (impôts déduits), et jusqu'au 1er janvier 1895, une somme calculée par kilomètre de ligne exploitée, d'après la formule 1,500 plus les 40 centièmes de la recette brute (impôts déduits), $1{,}500 + \frac{R}{2.50}$ dans laquelle R désigne la recette brute kilométrique annuelle (impôts déduits). A partir du 1er janvier 1895 et jusqu'à l'expiration de la concession, les prélèvements à opérer pour les frais d'exploitation par la « société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie » seront réglés par kilomètre et par an d'après la formule 1,500 plus la moitié de la recette brute (impôts déduits) $1{,}500 + \frac{R}{2}$.

Mais, en raison de l'obligation pour la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie d'exploiter avec les nombres minima des trains fixés par l'article 14 des cahiers des charges, il demeure entendu que ces prélèvements ne seront pas inférieurs par kilomètre de ligne ou partie de ligne exploitée et par an :

A 3,000 fr. pour la ligne d'El-Affroun à Marengo ;

A 2,500 fr. pour la ligne de Dellys à Boghni, tant que le service sera limité à deux trains par jour et dans chaque sens, et à 3,000 fr., lorsque le nombre des trains par jour, en chaque sens, sera supérieur à deux ;

Enfin à 3,800 fr. pour la ligne principale d'Alger à Coléa et à 3,000 fr. pour l'embranchement du Mazafran à Castiglione, le tout sous la réserve générale stipulée à l'article 13 ci-après.

Art. 10. — La société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie prélèvera en outre annuellement, sous la réserve générale de l'article 13, sur la recette brute de l'exploitation (impôts déduits) et pendant la durée de la concession :

Pour la ligne d'Alger à Coléa, avec embranchement du Mazafran à Castiglione, 1,500 fr. par kilomètre des parties exploitées, à partir de leur mise en service, pour intérêts du capital qu'elle aura employé ;

Pour la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchements sur le port d'Alger et sur le Ruisseau :

1° Pour la partie comprise entre Saint-Eugène et Rovigo et pour l'em-

branchement donnant accès au port d'Alger, 1,850 fr. par kilomètre des parties exploitées, à partir de leur mise en service, pour intérêts du capital qu'elle aura employé;

2° Par dérogation aux dispositions de l'article 4 de la présente convention : pour la construction et l'exploitation de la section des Deux-Moulins au plateau de Saint-Eugène; pour la construction et pour l'exploitation de l'embranchement du Champ-de-Manœuvres au Ruisseau, y compris l'établissement de la seconde voie jusqu'au jardin d'Essai; pour la construction de la seconde voie dans la traversée des villes de Saint-Eugène, d'Alger et de Mustapha; pour la substitution du rail Broca au rail Vignole, le long des cimetières d'Alger et de Saint-Eugène, et pour l'élargissement du chemin de grande communication n° 1 en face le cimetière d'Alger; enfin pour les intérêts et l'amortissement des capitaux affectés à ces dépenses qui ne s'appliquent à aucune des installations électriques, sauf une somme de 15,000 fr. correspondant à la part de l'usine électrique afférente à l'embranchement du Ruisseau, 5 % du montant des dépenses réelles majorées de 10 % pour frais généraux, frais de constitution de capital et intérêts pendant la durée de la construction, dépenses limitées, y compris cette majoration, au maximum de 900,000 fr. Ces prélèvements prendront date à partir de la mise en service de chaque partie des installations.

Il est fait remise, dès à présent, à la société, sur les sommes revenant au département dans les bénéfices de l'exploitation des lignes faisant l'objet de la présente convention, pour sa part contributive dans les acquisitions de terrains faites par ladite société et nécessaires à l'établissement des usines électriques, d'une somme de 15,000 fr.

Mais il est spécifié que les terrains occupés ou à occuper par les usines électriques et leurs dépendances seront considérés, ainsi que les usines elles-mêmes, comme faisant partie du tramway et devront, soit en fin de concession, soit en cas de déchéance, être remis à l'Etat au même titre que la voie ferrée elle-même et sans que la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 11. — Les recettes brutes (impôts déduits) provenant des services de l'exploitation des quatre lignes rétrocédés ou concédées, établies ainsi qu'il est spécifié à l'article 14 des cahiers des charges des concessions, formeront une masse ou fonds commun sur laquelle s'exerceront, avant tout partage entre la société et le département, les prélèvements attribués à la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie par la présente convention.

Ces dispositions n'enlèveront pas à l'autorité qui aura accordé la concession, les droits de rachat et de mise en déchéance pour chaque ligne individuellement, tels qu'ils sont définis aux articles 19, 20 et 21 des cahiers des charges ci-annexés. Mais elles resteront applicables à l'ensemble des lignes non rachetées ou non frappées de déchéance.

Art. 12. — Dans le cas où le pavage de la chaussée serait exigé sur certaines parties de routes ou de chemins empruntés par les lignes de tramway, faisant l'objet de la présente convention, la société des chemins de fer sur routes d'Algérie serait tenue d'effectuer ce pavage à ses frais et risques. La dépense supplémentaire à résulter de ce pavage serait déterminée d'après les prix du pays.

Les prélèvements à opérer par ladite société avant tout partage annuel augmenteraient pendant la durée de la concession de 5 % du montant de cette dépense supplémentaire.

Mais il demeure convenu, en ce qui concerne la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, que les prélèvements autorisés par le présent article ne s'appliqueront ni au pavage de la deuxième voie dans la traversée des villes de Saint-Eugène, d'Alger et de Mustapha, ni à celui à effectuer sur le prolongement de Saint-Eugène (plateau) aux Deux-Moulins et sur l'embranchement du Ruisseau.

Dans le cas où les recettes brutes (impôts déduits) totalisées dans le fonds commun seraient insuffisantes pour faire face à ce prélèvement annuel supplémentaire qui serait pratiqué après ceux prévus aux articles 5, 9 et 10 ci-dessus et dans les mêmes conditions, la « société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie » ne pourrait prétendre à aucune indemnité ni répétition, ni exiger le remboursement des excédents de dépenses résultant de ce pavage, de celui de la deuxième voie et de celui à effectuer sur le prolongement de Saint-Eugène aux Deux-Moulins et sur l'embranchement du Ruisseau.

Art. 13. — Les concession et rétrocession sont consenties et acceptées sans garantie pour insuffisance de recettes.

Il demeure expressément stipulé que tous les prélèvements autorisés par la présente convention sont subordonnés à la possibilité de les exercer sur les recettes brutes de l'exploitation (impôts déduits).

Dans le cas où ces recettes brutes (impôts déduits) totalisées dans le fonds commun prévu à l'article 11 n'atteindraient pas annuellement le montant des prélèvements autorisés par ladite convention, la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie qui les encaisserait en totalité ne pourrait prétendre à aucune indemnité ni à aucun remboursement pour couvrir l'insuffisance, quelle qu'elle puisse être.

Art. 14. — Lorsque le montant des recettes brutes (impôts déduits) formant le fonds commun sera supérieur aux prélèvements à opérer par la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie en vertu de la présente convention, le surplus sera partagé à raison de un quart pour ladite société et de trois quarts pour le département pour les exploitations antérieures au 1er janvier 1895. Pour les exploitations postérieures à la date du 1er janvier 1895 et jusqu'à l'expiration de la concession, le partage du surplus des recettes s'effectuera par moitié entre la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie et le département.

Il est expliqué que le règlement de compte entre le département et ladite société sera arrêté au 31 décembre de chaque année de l'exploitation et que chaque règlement sera définitif, c'est-à-dire que les insuffisances qui s'y manifesteraient ne pourraient entrer en ligne de compte dans les règlements ultérieurs.

Il est expliqué, en outre, que, les quatre lignes rétrocédées ou concédées pouvant ne pas être livrées simultanément à l'exploitation, la solidarité établie par l'article 11 ci-dessus, relatif à la constitution des recettes en fonds commun n'existera tout d'abord que pour les lignes ou parties de lignes exploitées et que, dans les règlements de fin d'année, il ne sera tenu compte que de la durée réelle de fonctionnement de l'exploitation de chaque ligne ou partie de ligne ou de chaque service spécial.

La « Société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie » devra remettre au préfet du département le 1er mars de chaque année au plus tard, en se conformant aux dispositions de l'article 8 de la présente convention et à celles du présent article, le compte détaillé des recettes brutes de l'exploitation de chacune des lignes ou parties de lignes en service pendant l'année précédente. Elle versera, en même temps, dans la caisse départementale, la part revenant au département, sans préjudice des conséquences de l'apurement administratif dudit compte prescrit par le décret du 20 mars 1882.

Art. 15.— Dans toutes les applications de la loi du 11 juin 1880, en ce qui concerne le calcul de la subvention de l'Etat sollicitée dans les conditions des articles 36 et 39 de ladite loi, pour les lignes d'El-Affroun à Marengo et de Dellys à Boghni, les frais d'exploitation par kilomètre seront déterminés annuellement pendant toute la durée de la concession d'après le barême $F = 1500 + 0,40 \times R$, applicable jusqu'au 1er janvier 1895. Le partage des excédents sera supposé s'exercer à raison de un quart pour la « Société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie » et de trois quarts pour le département.

Le maximum des dépenses de premier établissement est fixé ainsi qu'il suit pour chacune des deux lignes à subventionner par l'Etat :

Pour la ligne d'El-Affroun à Marengo, à 761,816 francs, soit par kilomètre, à 39,358 francs;

Pour la ligne de Dellys à Boghni, à 3 millions 294,340 francs, soit, par kilomètre, à 48,518 francs.

Ces prix comprennent l'établissement des lignes désignées dans le présent article et de leurs dépendances et tous les travaux et toutes les dépenses indiquées dans la présente convention.

Art. 16. — Les subventions accordées par l'Etat en vertu de la loi du 11 juin 1880 resteront acquises au département sans que la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie puisse élever aucune prétention à cet égard.

Par contre, le département demeure chargé de rembourser l'Etat de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées par ladite loi.

Art. 17. — Dans les villes et les villages traversés par les lignes définies à l'article 1er, si des services de voitures publiques étaient astreints, à la date du 1er mai 1891, au payement de droits de circulation ou de stationnement, ces droits seront imposés à la « société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie », si les municipalités l'exigent.

Art. 18. -- La longueur des quatre lignes rétrocédées ou concédées et de leurs embranchements ne pourra dépasser :

Pour la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchements sur le port d'Alger et sur le Ruisseau, 48 kilomètres ;

Pour la ligne d'El-Affroun à Marengo, 20 kilomètres ;

Pour la ligne de Dellys à Boghni, 68 kilomètres ;

Pour la ligne d'Alger à Coléa, avec embranchement du Mazafran à Castiglione, 55 kilomètres.

Art. 19. — La société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie ne pourra se substituer une autre société, dans les conditions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, que pour l'ensemble des lignes ré-

trocédées ou concédées, lesquelles ne pourraient être rétrocédées séparément à des sociétés différentes.

Art. 20. — Ladite société s'engage à n'employer à l'exécution des travaux que des matériaux et à ne fournir pour l'exploitation que du matériel de provenance française.

Elle s'engage, en outre, à n'admettre dans le personnel de l'exploitation que des Français ou sujets français.

Art. 21. — La société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie accepte et s'engage à effectuer, à ses frais, toutes les modifications qui seraient apportées par les projets définitifs dans l'assiette des lignes faisant l'objet de la présente convention, soit comme direction, soit comme déclivités, et celles qui seraient imposées par l'autorité compétente en matières de travaux mixtes

Art. 22. — La rétrocession des lignes de tramway de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchements sur le port d'Alger et sur le Ruisseau, et d'El-Affroun à Marengo et la concession de celles de Dellys à Boghni et d'Alger à Coléa avec embranchement du Mazafran à Castiglione ne seront valables et définitives qu'après leur approbation par le décret à intervenir en vertu de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880 et moyennant l'obtention des subventions de l'Etat sollicitées en faveur des lignes d'El-Affroun à Marengo et de Dellys à Boghni, réglées d'après l'article 30 de ladite loi.

Art. 23. — Avant la signature de la présente convention, « la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie » déposera à la Caisse des dépôts et consignations, pour les tramways de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchements et d'El-Affroun à Marengo, une somme de 2,000 francs par kilomètre des lignes rétrocédées en numéraire ou en rente sur l'Etat, calculés conformément au décret du 31 janvier 1872 ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qni seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme et celle indiquée par l'article 38 du cahier des charges en date de ce jour et relatif à la concession des lignes de Dellys à Boghni et d'Alger à Coléa avec embranchement formeront le cautionnement de l'entreprise.

Ce cautionnement sera rendu à la société proportionnellement à l'avancement des travaux et jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes. Le dernier cinquième ne lui sera remboursé qu'à l'expiration de la concession.

Art. 24. — La société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie devra faire élection de domicile à Alger.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture d'Alger.

Art. 25. — La société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous autres frais accessoires auxquels pourrait donner lieu la présente convention.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

Ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchements sur le port d'Alger et sur le Ruisseau.

La société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie ne pourra se prévaloir des difficultés, ni des installations provisoires, ni des dépenses de quelque nature qu'elles soient, que l'exploitation progressive par tronçons de la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, ainsi que de ses embranchements, a pu entraîner, pour réclamer des indemnités ou dédommagements quelconques.

Ligne d'Alger à Coléa, avec embranchement du Mazafran à Castiglione.

Le département étant chargé de l'exécution de l'infrastructure de cette ligne, la société devra effectuer les travaux qui lui incombent au fur et à mesure de la livraison qui sera faite de la plate-forme par l'administration départementale. Cette livraison s'effectuera par tronçons : le premier, compris entre les Deux-Moulins et Guyotville ; le deuxième, entre Guyotville et l'arrêt principal du Mazafran, origine de l'embranchement de Castiglione ; le troisième entre cet arrêt et le terminus de ligne à l'arrêt principal dit de Coléa, et le quatrième, entre l'origine de la ligne sur les quais du port d'Alger et les Deux-Moulins.

La société sera tenue de livrer chacun de ces tronçons à l'exploitation dès l'expiration du délai fixé, pour chacun d'eux, par l'article 3 du cahier des charges.

Mais il est entendu, en raison des délais nécessaires à la construction de la plate-forme de la section initiale entre les quais du port d'Alger et les Deux-Moulins, que la société devra, si le préfet l'exige et par dérogation aux articles 1 et 23 du cahier des charges, limiter l'exploitation de la partie comprise entre les Deux-Moulins et le terminus de la ligne au transport des voyageurs, des bagages et des colis de messageries jusqu'à construction complète de la section du port aux Deux-Moulins.

Dans tous les cas et qu'il s'agisse d'une exploitation limitée ainsi qu'il vient d'être dit, ou d'un service de voyageurs avec trains maraîchers pendant la nuit, ou enfin d'une exploitation complète avec service de voyageurs et de marchandises de toute nature, le trafic de la ligne d'Alger à Coléa et de son embranchement empruntera, jusqu'à l'ouverture de la section du port aux Deux-Moulins, la ligne de Saint-Eugène à Rovigo à partir des Deux-Moulins : 1° pour les voyageurs, les bagages et les colis de messageries jusqu'à leur destination sur le parcours de la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo ; 2° et le cas échéant, pour les marchandises jusqu'à Bab-el-Oued ou jusqu'à l'embranchement du port d'Alger, suivant que le préfet en décidera.

Un service de camionnage sera organisé par la société anonyme des chemins de fer sur routes d'Algérie pour les transports des marchandises dans les conditions et réserves fixées par l'article 32 du cahier des charges.

La société ne pourra élever aucune réclamation ou prétention à indemnité, ni le cas échéant, en raisons de la limitation du trafic au service des

voyageurs, des bagages et de colis, ni en raison d'installations provisoires, de difficultés ou de sujétions quelconques qu'entraînerait pour elle le service d'une exploitation limitée comme trafic ou restreinte comme parcours, ou le passage du trafic d'une ligne sur l'autre, ou le transbordement et le transport des marchandises entre les Deux-Moulins et le port d'Alger, et réciproquement.

Il est toutefois entendu que, eu égard à la restriction de l'exploitation de la ligne en longueur et à l'absence d'une partie du trafic des marchandises, le service entre les Deux-Moulins et Guyotville ne comportera, les jours de semaine, que six trains par jour, dans chaque sens, sur ce tronçon, et deux trains par jour, dans chaque sens, sur les parties ouvertes à l'exploitation au delà de Guyotville et sur l'embranchement de Castiglione.

Ces services minima pourront être augmentés, les dimanches et les jours de fête et même pendant la semaine, du nombre de trains qui seront reconnus nécessaires par le préfet, qui fixera ce nombre de trains supplémentaires sur l'avis du service du contrôle, la société entendue.

Fait en double, à Alger, les jour, mois et an que dessus.

Ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchements du Champ-de-Manœuvres au Ruisseau et au port d'Alger. Ligne d'El-Affroun à Marengo.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Les lignes de tramways qui font l'objet du présent cahier des charges sont destinées au transport des voyageurs et des marchandises.

Toutefois, l'exploitation de la partie de la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo comprise entre Saint-Eugène (Deux-Moulins) et l'origine de l'embranchement du port d'Alger et celle de l'embranchement du Champ-de-Manœuvres au Ruisseau seront limitées à un service de voyageurs, mais avec transport de bagages et de colis, aux heures de jour et de nuit qui seront fixées par le préfet, le concessionnaire entendu en choisissant celles où les voyageurs sont peu nombreux. Exception est faite pour certains trains de nuit destinés à apporter au marché de la ville ou au port les produits maraîchers et les primeurs.

La traction électrique sera appliquée sur la ligne principale de Saint-Eugène à Rovigo entre l'origine à Saint-Eugène (Deux-Moulins) et Maison-Carrée, ainsi que sur l'embranchement du Ruisseau et aussi sur toutes les autres sections où le ministre des travaux publics l'autorisera, sur la demande du concessionnaire.

Partout ailleurs, la traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2.— Les lignes ferrées de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchements du Champ-de-Manœuvres au Ruisseau et au port d'Alger, et d'El-Affroun à Marengo emprunteront les voies publiques ou leurs annexes et suivront les itinéraires décrits ci-après :

I. — *Ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo avec embranchements.*

Ligne principale. — La ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo empruntera le chemin de grande communication n° 1, de Saint-Eugène (Deux-Moulins) au pont de l'Oued-M'Kacel, à Bab-el-Oued, suivra une déviation sur le domaine militaire, traversera les fortifications, s'engagera sur l'esplanade de Bab-el-Oued, empruntera la rue Amiral-Pierre, le boulevard de France, le boulevard de la République, le boulevard Carnot jusqu'à la rue Waïsse, la route nationale n° 5 (rues de Constantine et Baudin), traversera Mustapha-Inférieur et Hussein-Dey, en empruntant la route nationale n° 5 jusque près du passage oblique inférieur au Paris-Lyon-Méditerranée, passera sous cet ouvrage, se dirigera sur l'Harrach au moyen d'une déviation, franchira ce cours d'eau, traversera la route nationale n° 5, s'engagera sur la route nationale n° 8, franchira en déviation l'Oued-Smar, reprendra la route nationale n° 8, suivra cette route en accotement ou en déviation jusqu'au centre du village de l'Arba, enfin s'appuiera sur le chemin de grande communication n° 9 ou sur ses annexes jusqu'à son terminus à Rovigo.

Embranchement du Champ-de-Manœuvres au Ruisseau. — Cet embranchement partira de l'origine du Champ-de-Manœuvres à Mustapha et empruntera jusqu'à son terminus, au Ruisseau, le chemin de grande communication n° 14, d'Alger à Boghari.

Embranchement du Champ-de-Manœuvres au port d'Alger. — L'embranchement du port d'Alger partira de la ligne principale, au Champ-de-Manœuvres, à Mustapha, franchira la ligne Paris-Lyon-Méditerranée par un passage supérieur, s'appuiera sur les terrains du domaine privé et public de l'Etat, jusque vers la rue Molière, à Mustapha; et empruntera le chemin du bord de la mer jusqu'à la jetée sud du port d'Alger.

II. — *Ligne d'El-Affroun à Marengo.*

La ligne d'El-Affroun à Marengo partira d'un point situé en face de la gare du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée à El-Affroun ; elle suivra à peu près parallèlement, par une déviation annexe à la route nationale n° 4, le chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée à droite, jusqu'à la rencontre de la route nationale n° 4, près du passage à niveau de la ligne ferrée d'intérêt général, empruntera la route nationale n° 4 en s'appuyant sur l'accotement gauche (côté sud) et viendra s'engager sur le chemin de grande communication n° 3 *a* au delà de Bourkika après avoir traversé ce village et précédemment celui d'Ameur-el-Aïn ; elle suivra l'accotement (côté sud) du chemin de grande communication n° 3 *a* jusqu'aux environs du village de Marengo, puis elle sera établie parallèlement à ce chemin, qu'elle traversera ensuite à niveau à l'entrée du village.

Art. 3. — Les projets d'exécution et tous autres projets et documents utiles pour l'établissement des lignes comprises dans le présent cahier des charges seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux seront commencés dans les trois mois qui suivront la notification de l'approbation des projets d'exécution ou, si la plus grande

partie des terrains à occuper n'était pas disponible, dans les trois mois de la disponibilité de ces terrains.

Tous les travaux devront être terminés et les lignes mises en exploitation dans les délais indiqués ci-après, à compter de la date où ces travaux doivent être commencés en vertu du précédent alinéa :

Pour la ligne principale de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo et l'embranchement du Champ-de-Manœuvres au port d'Alger, deux ans ;

Pour l'embranchement du Champ-de-Manœuvres au Ruisseau, neuf mois;

Pour la ligne d'El-Affroun à Marengo, un an.

Il est spécifié :

Que les modifications aux formes de la fortification d'Alger, dans les limites de la zone des fortifications, qui seront nécessitées par l'exécution du projet, seront effectuées aux frais du concessionnaire, par le service du génie, qui sera chargé d'en dresser les projets. Il y sera tenu compte des dispositions indiquées par le chef du génie sur le croquis joint au procès-verbal de conférence du 4 janvier 1886, pour l'établissement du nouveau passage à ouvrir dans la courtine 2-3 ;

Que les terrains de la zone des fortifications de la place d'Alger traversés par le tramway feront, moyennant le payement annuel d'une redevance de 1 franc, l'objet d'une concession temporaire de jouissance au concessionnaire, concession d'ailleurs toujours révocable à la demande du département de la guerre, dans les conditions prévues par la loi du 11 juin 1880 et le décret du 6 août 1881, si la nécessité du service militaire venait à l'exiger, et sans que le concessionnaire pût exiger aucune indemnité ;

Enfin, que le concessionnaire supportera toutes nouvelles charges, conditions et mesures quelconques qui sont ou seront imposées par l'autorité compétente en matière de travaux mixtes et sans pouvoir prétendre à indemnité.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords inférieurs des rails devra être de $1^m,055$.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que leur chargement, ne dépassera pas $2^m,30$ et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne sera pas supérieure à $2^m,30$; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4 mètres.

Le matériel roulant satisfera aux conditions d'établissement et présentera les dispositions et les dimensions indiquées dans le projet d'arrêt inséré à la suite de la circulaire de M. le ministre des travaux publics en date du 12 décembre 1887.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de $1^m,85$.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 40 mètres.

Néanmoins, sur la ligne de Saint-Eugène à Rovigo et sur ses embranchements ; ce minimum pourra être abaissé à 30 mètres aux abords des arrêts ou des stations et dans la traversée des villes et des villages.

Le maximum des déclivités est fixé à 40 millimètres par mètre pour la ligne de Saint-Eugène à Rovigo et ses embranchements et à 21 millimètres par mètre pour la ligne d'El-Affroun à Marengo.

Toutefois, sur le tronçon de la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, compris entre l'origine de la ligne et le champ de manœuvres, à Mustapha, elles pourront atteindre exceptionnellement 50 millimètres dans les parties où les voies empruntées présenteront des déclivités de cette importance.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — Dans les sections où les tramways seront établis sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un empierrement en macadam de 20 centimètres d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails et à 50 centimètres au moins de chaque coté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui sera chargé d'établir à ses frais cet empierrement.

La chaussée empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^m,60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de $1^m,10$ au moins. Le concessionnaire construira en outre, suivant les dispositions qui lui seront indiquées avant la réception générale de la voie ferrée, des gares pour les dépôts de matériaux d'entretien de la voie publique ; la profondeur de ces gares, mesurée à partir de l'arête extrême de l'accotement sera de 2 mètres au minimum.

Un intervalle libre d'au moins $1^m,40$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant des propriétés, sauf sur les parties pour lesquelles l'autorité compétente aura, par dérogation aux dispositions ci-dessus, autorisé la conservation de l'intervalle fixé par le cahier des charges type annexé au décret au 6 août 1881.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie, soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu, sauf sur les parties pour lesquelles l'autorité compétente aura, par dérogation aux dispositions ci-dessus,

autorisé la conservation de l'intervalle fixé par le cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Le département d'Alger pourra être dispensé d'employer des contre-rails ou des rails à gorge partout où les besoins de la circulation n'exigeront pas cette précaution.

Le préfet pourra exiger le pavage de l'entrevoie et d'une bande de 50 centimètres de chaque côté de la voie, partout où cette mesure lui paraîtra nécessaire.

Art. 7. — Si les voies ferrées sont établies sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elles reposeront sur une couche de ballast de $1^m,80$ de largeur et d'au moins 30 centimètres d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minima de 6 mètres pour les routes nationales et de $4^m,90$ pour les chemins vicinaux et publics, ces largeurs minima étant mesurées en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien des routes et chemins.

L'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de chaussée de la voie publique au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie en pierre ou en terre pilonnée et gazonnée d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire dans les parties de routes ou de chemins, dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre, l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de $1^m,40$ subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines) ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés, sauf sur les parties pour lesquelles l'autorité compétente aura, par dérogation aux dispositions ci-dessus, autorisé la conservation de l'intervalle fixé par le cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie, soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou de l'obstacle continu, sauf sur les parties pour lesquelles l'autorité compétente aura, par dérogation aux dispositions ci-dessus, autorisé la conservation de l'espace fixé par le cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails, qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régula-

risé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Les dispositions prévues au deuxième paragraphe du présent article, pour la circulation des voitures ordinaires ne sont pas applicables à la partie de la route nationale n° 5 empruntée par la ligne de Saint-Eugène à Rovigo.

Cette route sera élargie partout où il sera nécessaire, pour l'assiette du tramway et de ses dépendances, de façon qu'en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée il reste, pour la circulation ordinaire, une largeur libre de 6m,50 de plate-forme, dont 5 mètres de largeur d'empierrement. Les éclaircissements s'effectueront du côté du tramway et non du côté de la route, à laquelle on devra conserver son profil normal, en y effectuant les rechargements nécessaires, le tout aux frais du concessionnaire.

Art. 7 *bis*. — Dans les parties où les voies ferrées seront établies en dehors des routes et des chemins, la largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 50 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 30 centimètres et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira le long du tramway les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par le préfet suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Le concessionnaire n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité ; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs ou, du moins, entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 6.

Sur la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, les rails seront à gorge du type Broca et du poids de 44 kilogrammes par mètre courant. Sur les embranchements de cette ligne, les rails seront du même modèle, mais le poids pourra en être réduit à 35 kilogrammes par mètre courant. Enfin sur la ligne d'El-Affroun à Marengo, il sera fait emploi de rails Vignole.

Dans les parties pavées en bois, les rails reposeront, sans l'intermédiaire de traverses, sur le béton de la forme.

Dans les parties pavées en pierres, il sera établi sous chaque file de

rails une fondation en béton sur laquelle les rails reposeront directement.

Les dispositions et les dimensions du contreventement seront arrêtées par le ministre des travaux publics, sur la proposition du concessionnaire.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

(A) Pour un trottoir, 1m10 ;

(B) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir ;

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2m,60 ;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Art. 9. — Comme au type (*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur des traverses en chêne ayant au moins 1m,50 de longueur, 18 centimètres d'épaisseur, espacées entre elles de 80 à 90 centimètres ; ils seront fixés sur ces traverses par des tirefonds et entre eux par des éclisses en acier.

Sur les parties à rails noyés dans la chaussée et sauf les exceptions prévues par l'article 8 ci-dessus et par le paragraphe suivant les rails reposeront également sur des traverses en chêne ayant les dimensions et l'espacement indiqués au paragraphe qui précède. La voie reposera sur une couche de ballast de 10 centimètres d'épaisseur et de 1m,80 de largeur, composée des mêmes matériaux que l'empierrement superficiel de 20 centimètres d'épaisseur défini à l'article 6.

Quand la voie sera à poser sur une partie de chaussée déjà pavée ou quand le préfet du département, par application du dernier paragraphe de l'article 6, exigera le pavage de l'entrevoie et d'une bande de 50 centimètres de chaque côté de la voie, la voie sera composée de rails à gorge posés sur béton et contreventés par des entretoisements métalliques ; cette voie pourra être de tout autre type permettant l'établissement des pavages suivant ce qui en sera décidé et conformément aux dispositions de détail qui en seront arrêtées sur la proposition du concessionnaire et l'avis du service du contrôle, par le ministre des travaux publics.

Dans toutes les parties de voies établies sur traverses, des traverses en acier seront substituées après usure aux traverses en chêne, aux frais du concessionnaire et sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité ni remboursement.

Les traverses en acier seront du meilleur modèle reconnu. Les dispositions et les dimensions de ces traverses seront arrêtées par M. le ministre des travaux publics, sur la proposition du concessionnaire et l'avis du service du contrôle.

Les rails seront du profil Vignole, sauf les exceptions résultant du 4e paragraphe du présent article ainsi que de l'article 8 ci-dessus.

Art. 11. — *Ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo, avec embranchements sur le port d'Alger et sur le Ruisseau.*

Sur la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo et sur ses em-

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ou *Journal officiel* du 31 janvier 1901.

branchements les trains devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs et des colis de messageries sur tous les points du parcours, sauf sur les sections qui seront ultérieurement indiquées par arrêté du préfet, sur l'avis du service du contrôle et le concessionnaire entendu.

Pour les marchandises, les trains s'arrêteront aux arrêts et aux croisements. Toutefois et en dehors des exceptions prévues à l'article 1er du présent cahier des charges, le transport des marchandises dans la traversée de la ville d'Alger est interdit.

Ligne d'El-Affroun à Marengo.

Sur la ligne d'El-Affroun à Marengo, les trains devront s'arrêter en pleine voie dans les traverses des villages pour prendre ou laisser des voyageurs et des colis de messageries aux arrêts marqués par des poteaux qui seront indiqués par le préfet, le concessionnaire entendu. Pour les marchandises, les trains s'arrêteront aux gares et arrêts seulement.

Le nombre et l'emplacement des gares et des arrêts sur les deux lignes seront arrêtés lors de l'approbation des projets d'exécution. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des gares et des arrêts pour le service des voyageurs et pour la réception et la livraison des marchandises aux points ci-après :

I. — *Ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins à Rovigo avec embranchements.*

1° Ligne principale. — A l'origine de la ligne aux Deux-Moulins, à la sortie nord de Saint-Eugène, à l'oued M'Kacel, à Bab-el-Oued, à la place du Gouvernement, à la porte de Constantine, au Champ de Manœuvres à Mustapha, à l'abattoir, au jardin d'essai, vers l'usine Merazzi, sur la place du village d'Hussein-Dey, au Caroubier, à proximité de la distillerie de Maison-Carrée, aux usines Altairac, à la maison cantonnière des Eucalyptus, à Ben-Hassen (bifurcation du chemin de Rivet), à la sortie du village de l'Arba, à la traversée du chemin de Roumili, au terminus de la ligne à Rovigo.

2° Embranchement du port. — A l'origine de l'embranchement au Champ-de-Manœuvres, à l'extrémité de la rue Molière à Mustapha, à l'entrée du port près du fort Bab-Azoun.

3° Embranchement du Ruisseau. Au bas du chemin Bobillot vers le groupe scolaire, à l'Hippodrome, à Belcourt, au bas de l'allée des Muriers, au cimetière musulman, près de la rue de l'Industrie, au jardin d'essai, aux Jardins, au Ruisseau.

II.— *Ligne d'El-Affroun à Marengo.*

A El-Affroun, origine du tramway, à l'entrée du village d'Ameur-el-Aïn, à la sortie du village de Bourkika, à l'entrée du village de Marengo.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend l'empierrement ou le pavage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 50 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Sur les parties où la voie ferrée restera accessible aux piétons tout en restant interdite aux voitures ordinaires (parties définies à l'article 7), l'entretien qui sera également à la charge du concessionnaire, comprendra non seulement la superstructure, mais encore l'infrastructure de l'entre-voie et des zones de 50 centimètres de chaque côté.

Quant à celles définies à l'article 7 *bis*, où la circulation est interdite aux piétons comme aux voitures ordinaires, l'entretien de la voie comme celui de ses accessoires et dépendances, comprenant les terrassements, les ouvrages d'art et tous les autres travaux d'infrastructure et de superstructure nécessaires au maintien de la ligne en bon état, sont à la charge du concessionnaire.

Les dépenses d'entretien des parties de voies, sur lesquelles le tramway sera établi dans la zone des fortifications, seront réparties entre les services intéressés, après étude en conférence mixte.

Art. 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront avoir lieu par jour et dans chaque sens est fixé ainsi qu'il suit :

Pour la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins), à Rovigo, avec embranchements :

a) Sur le tronçon du port d'Alger à Rovigo, à 3 ;

b) Sur le tronçon de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Alger (place du Gouvernement), à 107 ;

c) Sur le tronçon de la place du Gouvernement au Champ-de-Manœuvres, à 170 ;

d) Sur le tronçon du Champ-de-Manœuvres au cimetière musulman, à 130 ;

e) Sur le tronçon du cimetière musulman au Ruisseau, à 45 ;

f) Sur le tronçon du Champ-de-Manœuvres à Hussein-Dey (Nouvel-Ambert), à 46 ;

(A ces derniers trains viendront s'ajouter ceux prévus au paragraphe *a*).

g) Sur le tronçon d'Hussein-Dey (Nouvel-Ambert) à Maison-Carrée (gare du chemin de fer de Rivet), à 30 (y compris les trains prévus au paragraphe *a*) ;

Pour la ligne d'El-Affroun à Marengo, à 3.

Les trains à traction électrique de la ligne de Saint-Eugène à Rovigo et de l'embranchement du Ruisseau seront affectés au transport des voyageurs.

Toutefois, cinq de ces trains, au moins, par jour et dans chaque sens, recevront les bagages et les colis des messageries conformément à l'article 1er ci-dessus. Ces trains à traction électrique recevant les bagages et les colis de messageries devront correspondre avec les trains arrivant de Maison-Carrée et de Rovigo, ou continuant sur cette direction.

Le service des marchandises à grande et à petite vitesse sur la section de l'embranchement du port d'Alger à Maison-Carrée sera fait par les trois trains prévus au paragraphe *a* ou par des trains supplémentaires.

Art. 15. — Les trains se composeront de dix voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres. Pour la ligne principale de Saint-Eugène à Rovigo, partie comprise entre l'origine (Deux-Moulins) et l'embranchement du port, ainsi que pour l'embranchement du Ruisseau, le nombre des voitures ne pourra pas excéder trois et la longueur des trains ne pourra être supérieure à 30 mètres.

La vitesse des trains en marche sur les deux lignes sera au plus de 25 kilomètres à l'heure lorsqu'il sera fait usage de freins continus et de 20 kilomètres lorsqu'il sera fait usage de freins ordinaires.

Le concessionnaire devra avoir toujours le matériel roulant et autre nécessaire aux besoins pour assurer le service d'une bonne exploitation.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16. — La concession prendra fin le 31 décembre 1945.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'Etat sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées et leurs dépendances, et il entre immédiatement en jouissance de tous leurs produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien les voies ferrées et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant desdites voies, tels que les barrières et clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, usines destinées à la production de l'énergie électrique, machines fixes, bureau d'attente et de contrôle, fils aériens et tous accessoires qui en dépendent.

Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, l'Etat aura le droit de saisir les revenus des tramways et de les employer à rétablir en bon état les voies ferrées et leurs dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'Etat.

L'Etat sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et réciproquement, si l'Etat le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, l'Etat ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation des tramways pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18 à 23. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE *Grande vitesse.*			
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0, 050	0,025	0, 075
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0, 037	0,018	0, 055
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0, 01	0,005	0, 015
Sans que la perception puisse être inférieure à 10 centimes sur la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins), à Rovigo et sur ses embranchements et à 50 centimes sur la ligne d'El-Affroun à Marengo.			
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0, 07	0,03	0, 10
Veaux et porcs	0, 025	0,015	0, 04
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0, 01	0,01	0, 02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés, seront sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE *Marchandises transportées à grande vitesse.*			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages. — Primeurs et produits maraîchers et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0, 20	0,10	0, 30
Marchandises tranportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Cafés — Drogues. — Epicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0, 09	0,07	0, 16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bière. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Minerais autres que les minerais de fer	0, 08	0,06	0, 14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. — Tuiles et carreaux communs	0, 06	0,04	0, 10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0, 05	0,03	0, 08

TARIF	PRIX		
	de péage	de transport	Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes	0,04	0,02	0,06
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de un mètre cube, 50 centimes par wagon et par kilomètre.			
Le tarif spécial ne sera appliqué qu'après accord entre le département et le rétrocessionnaire. Il pourra, toutefois, être imposé à ce dernier :			
1° Sur la ligne de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo et sur l'embranchement du port d'Alger, lorsque les recettes brutes atteindront annuellement un produit moyen de 8.200 francs par kilomètre ;			
2° Sur la ligne d'El-Affroun à Marengo, lorsque les recettes brutes atteindront annuellement un produit moyen de 5.000 fr. par kilomètre.			
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide . .	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. .	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes .	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.	0,60	0,40	1,00
Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.			

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Les deux alinéas précédents ne sont pas applicables aux transports des voyageurs sur la ligne de Saint-Eugène à Rovigo et sur ses embranchements. La taxe afférente à ces transports sera calculée d'après la distance réelle et ne pourra être inférieure.

Pour les voyageurs, à 15 centimes en 2e classe et 10 centimes en 3e classe;

Pour les enfants de trois à sept ans, à 10 centimes en 2e classe et à 5 centimes en 3e classe.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogr.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogr.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. payera comme 10 kilogr.; entre 10 et 20 kilogr., comme 20 kilogr., etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogr.; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogr.; 3° au-dessus de 10 kilogr., par fraction indivisible de 10 kilogr.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Les marchandises de grande vitesse sont admises entre Saint-Eugène (Deux-Moulins) et l'embranchement du port et entre cet embranchement et le Ruisseau, par le Champ-de-Manœuvres et par Belcourt, sous les conditions générales stipulées au présent article et aux articles suivants et aux conditions spéciales ci-après :

Ces marchandises devront avoir la forme de colis; leur transport pourra être autorisé par le préfet, à certaines heures du jour ou de la nuit.

Ne seront pas admises en grande vitesse sur la section Saint-Eugène (Deux-Moulins) à l'embranchement du port, ni sur la section de l'embranchement du Port-au-Ruisseau par le Champ-de-Manœuvres et Belcourt, les marchandises suivantes : 1° les marchandises en vrac; 2° les objets dont le volume excéderait 1 mètre cube ou qui pèseraient isolément plus de 150 kilogr., non plus que les marchandises pouvant incommoder par leur odeur ou dont le contact pourrait être nuisible.

Il reste entendu que les marchandises transportées autrement que dans des fourgons à bagages, c'est-à-dire dans des wagons à marchandises ne seront pas admises entre Saint-Eugène (Deux-Moulins) et l'embranchement du port, non plus qu'entre cet embranchement et le Ruisseau, par Belcourt.

Toutefois, une exception est faite en ce qui concerne certains trains destinés à apporter aux marchés de la ville ou au port les produits maraîchers et les primeurs.

Ces trains formés de wagons à marchandises pourront circuler entre Saint-Eugène (Deux-Moulins) et l'embranchement du port ainsi qu'entre cet embranchement et le Ruisseau par Belcourt, aux heures de la nuit qui seront fixées par le préfet.

Les embranchements ne devant former qu'une seule et même ligne avec le tramway de Saint-Eugène (Deux-Moulins) à Rovigo. Il est spécifié que les minima de perception, en ce qui concerne les distances parcourues, ne pourront être répétés pour la ligne principale et pour ses embranchements.

Les droits de péage, les prix du transport, les frais accessoires, en un mot, tous les droits à percevoir seront perçus comme pour une ligne unique, sans prélèvement pour le passage du trafic de la ligne principale sur les embranchements et réciproquement des embranchements sur la ligne principale.

Il en sera de même pour le cas du passage du trafic de l'une des lignes auxquelles s'applique le présent cahier des charges sur toute autre ligne en communication directe par rails avec elles et dont l'exploitant serait le même.

Art. 24 à 34. — Comme au type.

Art 34. — Les embranchements industriels comprendront non seulement ceux énumérés à l'article 48 du décret du 6 août 1881, mais aussi ceux qui desserviront des exploitations agricoles et viticoles.

Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels par la perception d'une redevance qui est fixée à 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et à 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35. — Comme au type.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Le prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se

serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuité. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, il sera payé par l'administration des postes; que l'entrepreneur soit subventionné ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Le concessionnaire sera tenu de faire le service des colis postaux, conformément à la loi du 3 mars 1881 et aux décrets d'administration publique pour l'application de cette loi et dans les mêmes conditions que les compagnies de chemins de fer signataires de la convention du 2 novembre 1880, visée dans cette loi et ces décrets.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — Comme au type.
Art. 38. — (Supprimé).
Art. 39 à 41. — Comme au type.

Fait double et arrêté à Alger, le 11 juin 1900.

Ligne de Dellys à Boghni et ligne d'Alger à Coléa avec embranchement du Mazafran à Castiglione.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Les lignes de tramways qui font l'objet du présent cahier des charges sont destinées aux transports des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur ou par moteur mécanique de tout autre système agréé par le préfet, sur l'avis du service du contrôle. Toutefois, l'emploi de voitures-vapeur pourra être imposé par le préfet, sur l'avis du service du contrôle et le concessionnaire entendu, pour le transport des voyageurs dans l'étendue du service de banlieue de la ligne d'Alger à Coléa, c'est-à-dire entre l'origine de la ligne aux quais du port d'Alger et Guyotville.

Art. 2. — Les lignes ferrées de Dellys à Boghni et d'Alger à Coléa avec embranchement du Mazafran à Castiglione emprunteront les voies publiques ou leurs annexes et suivront les itinéraires décrits ci-après.

I. — *Ligne de Dellys à Boghni.*

La ligne de Dellys à Boghni partira du débarcadère de Dellys, passera près du centre de Takdempt en suivant le bord de la mer, s'appuiera sur le chemin de grande communication n° 2A ou sur ses annexes, d'abord jusqu'à la sortie du village de Rébeval, en passant par ou près les villages de Ben-N'Choud, des Ouled-Keddach, de Bois-Sacré et de Rébeval, suivra ensuite une déviation jusqu'au Sébaou, traversera le Sébaou en s'appuyant sur le pont construit au passage de ce fleuve, suivra le chemin de grande communication n° 2A jusqu'au point où il rencontre le chemin de grande communication n°1A, se prolongera sur une voie vicinale ordinaire et son annexe jusqu'à la station du chemin de fer de l'Est-Algérien, au Camp-du-Maréchal, avec lequel elle se raccordera à niveau ; elle s'appuiera ensuite sur une déviation pour rejoindre le chemin de grande communication n° 1A ou ses annexes, jusqu'au port du Bougdoura qu'elle empruntera ; elle continuera par une annexe du chemin de fer d'intérêt commun n° 29, traversera à niveau le chemin de fer de l'Est-Algérien entre les points 35 k et 36 k et se raccordera à niveau avec cette ligne d'intérêt général à la station de Mirabeau (Dra-ben-Kedda), par une voie de rebroussement.

Elle empruntera au delà les chemins d'intérêt commun n°s 28 et 29 avec de légères déviations ou annexes, jusqu'au confluent de l'oued Ksari avec l'oued Boghni et suivra le chemin d'intérêt commun n° 29 de ce dernier point jusqu'à son terminus à Boghni.

II. — *Ligne d'Alger à Coléa, avec embranchement du Mazafran à Castiglione.*

1° Ligne principale. — La ligne principale d'Alger à Coléa partira des quais du port d'Alger à l'entrée du tunnel, traversera la ville en souterrain en passant sous la rue Amiral-Pierre, s'engagera sous les terrains de l'ancien arsenal d'artillerie, pour déboucher à ciel ouvert à la sortie des fortifications. Elle continuera par le bord de la mer en suivant les falaises de Saint-Eugène jusqu'aux Deux-Moulins. Entre ce point et la vallée du Mazafran, elle suivra le chemin de grande communication n° 1 ou ses annexes et traversera dans ce parcours le centre en création à la Pointe-Pescade et les villages de Guyotville, Staouéli et Zaralda ; elle s'engagera ensuite dans la vallée du Mazafran, où elle empruntera le chemin d'intérêt communal n° 12 ou ses annexes, traversera le Mazafran pour s'appuyer sur le chemin de grande communication n° 7 jusque près de son terminus, au pied de la côte de Coléa ;

2° Embranchement du Mazafran à Castiglione. — L'embranchement du Mazafran à Castiglione se détachera de la ligne principale aux abords du pont établi au passage du chemin de grande communication n° 1 sur le Mazafran, et suivra ce chemin et ses annexes jusqu'à son terminus, à l'entrée du village de Castiglione.

Art. 3. — Les projets dont l'exécution incombe à la société concessionnaire devront être présentés par elle dans le délai de trois mois à dater de l'invitation qui lui en sera faite par le préfet du département.

Les travaux de superstructure devront être commencés par le concessionnaire, savoir :

Sur le tronçon de la ligne de Dellys à Boghni, compris entre l'origine au port de Dellys et l'arrêt du Tléta, dans les trois mois qui suivront la livraison de la plateforme, qui aura lieu, au plus tard, le 31 décembre 1896, sauf les retards qui proviendraient des travaux mixtes dans la zone des servitudes militaires ou de l'allongement par la compagnie de l'Est-Algérien, d'ouvrages d'art de la ligne d'intérêt général devant supporter également le tramway, ou de la reconstruction de la cale sèche du port de Dellys, ou enfin de difficultés avec la compagnie de l'Est-Algérien pour les raccordements du tramway avec la ligne d'intérêt général.

Sur le tronçon de la ligne de Dellys à Boghni, compris entre l'arrêt du Tléta et Boghni, également dans les trois mois qui suivront la livraison de la plateforme qui aura lieu au plus tard deux années après la livraison de celle du premier tronçon.

Sur la ligne d'Alger à Coléa avec embranchement, au fur et à mesure de la livraison de la plateforme, qui aura lieu un peu plus tard :

1° Pour le tronc principal d'Alger à Coléa, quatre ans après la notification à la préfecture de l'approbation des projets d'exécution par le conseil général du département;

2° Pour l'embranchement du Mazafran à Castiglione, trois ans après la déclaration d'utilité publique

Les travaux de superstructure devront être terminés dans les délais ci-après indiqués à compter de la date à partir de laquelle lesdits travaux doivent être commencés :

Pour la ligne de Dellys à Boghni et pour l'embranchement du Mazafran à Castiglione, un an.

Pour la ligne d'Alger à Coléa :

1° Entre les Deux-Moulins et Guyotville, six mois;

2° Entre Guyotville et l'arrêt principal du Mazafran (origine de l'embranchement de Castiglione), six mois;

3° Entre l'arrêt principal du Mazafran et le terminus de la ligne, à l'arrêt principal de Coléa, quatre mois;

4° Entre l'origine de la ligne sur les quais du port d'Alger et les Deux-Moulins, trois mois.

Il est spécifié :

En ce qui concerne la ligne de Dellys à Boghni, que de nouvelles conférences seront ouvertes pour l'examen des projets de détail des travaux à effectuer dans la traversée de la zone des fortifications et de la zone des servitudes de la place de Dellys et au passage de la carrière du génie, du chemin d'accès du champ de tir et du chemin de grande halte des Ouled-Keddach;

Que le projet de la gare de Dellys sera également examiné dans cette conférence;

Que les terrains de la fortification de la place de Dellys nécessaires à l'assiette du tramway et de ses dépendances, feront, moyennant payement d'une redevance annuelle de 1 fr., l'objet d'une concession temporaire de jouissance au département d'Alger, qui en fera remise au concessionnaire à un titre également temporaire;

Que les parties du chemin de la carrière du génie, du champ de tir de Bou-Kharthou et du bivouac des Ouled-Keddach, empruntées par la ligne ferrée, seront affermées par voie d'expertise à ce même département.

Que le reste des terrains militaires à prélever sur la carrière du génie et sur la grande halte ci-dessus indiquée pour l'assiette de la voie ferrée et de ses dépendances sera acquis par le département après désaffectation ;

Enfin, que le département et le concessionnaire supporteront, chacun pour ce qui le concerne, les travaux et les services lui incombant, pour la construction ainsi que pour l'exploitation, toutes charges, conditions et mesures quelconques qui sont ou seront imposées par l'autorité compétente en matière de travaux mixtes et sans pouvoir prétendre à indemnité;

En ce qui concerne la ligne d'Alger à Coléa, qu'un dispositif de mine sera établi dans la section comprise entre Staouéli et Alger, sur un point à déterminer ultérieurement ;

Que les projets de détail des ouvrages d'art de la ligne, ainsi que des parties du tramway comprises dans la zone des fortifications et dans les zones de servitudes militaires de la place d'Alger, seront soumis, dans de nouvelles conférences, à l'examen du service du génie ;

Que, dans l'étude des dispositions à adopter pour la voie à son entrée sur le front 2-3 de la fortification d'Alger, il sera tenu compte de l'organisation de ce front, telle qu'elle sera admise après son dérasement partiel ;

Que les modifications à la fortification motivées par l'exécution du projet ainsi que le dispositif de mine à établir entre Staouéli et Alger, seront effectués aux frais du département par le service du génie, qui sera chargé d'en dresser les projets ;

Que les terrains militaires à occuper par la voie ferrée et par ses dépendances feront l'objet d'une concession temporaire de jouissance, moyennant une redevance annuelle de 1 fr.

Enfin que le département et le concessionnaire supporteront respectivement suivant qu'il s'agira d'infrastructure ou de superstructure, toutes les charges, conditions et mesures quelconques qui sont ou seront imposées par l'autorité compétente en matière de travaux mixtes et sans pouvoir prétendre à indemnité.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^{m},55$.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas $2^{m},30$ et la largeur du matériel roulant y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne sera par supérieure à $2^{m},30$; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera, au plus, de 4 mètres.

Le matériel roulant satisfera aux conditions d'établissement et présentera les dispositions et les dimensions indiquées dans le projet d'arrêté inséré à la suite de la circulaire de M. le ministre des travaux publics, en date du 12 décembre 1887.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de $1^{m},85$.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 80 mètres pour la ligne de Dellys à Boghni et à 100 mètres pour la ligne d'Alger à Coléa et pour l'embranchement du Mazafran à Castiglione.

Ces minima pourront être abaissés à 50 mètres aux abords des gares et des arrêts de l'embranchement du Mazafran à Castiglione et de la ligne de Dellys à Boghni ainsi qu'aux abords et dans la traversée des souterrains de cette dernière ligne.

Le maximum des déclivités est fixé à 20 millimètres par mètre.

Elles pourront toutefois s'élever à 25 millimètres sur des parties de chemins empruntées par la ligne de Dellys à Boghni.

Ces déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispcsitions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — Dans les sections où les tramways seront établis sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un empierrement de 20 centimètres d'épaisseur qui règnera dans l'entre-rails et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir, à ses frais, cet empierrement.

La chaussée empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel de tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^m,60$ permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de $1^m,10$ au moins. Le concessionnaire construira, en outre, suivant les dispositions qui lui seront indiquées avant la réception générale de la voie ferrée des gares pour les dépôts de matériaux d'entretien de la voie publique; la profondeur de ces gares, mesurée à partir de l'arête extrême de l'accotement, sera de 2 mètres au minimum.

Un intervalle libre d'au moins $1^m,40$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés, sauf sur les parties pour lesquelles l'autorité compétente aura, par dérogation aux dispositions ci-dessus, autorisé la conservation de l'intervalle fixé par le cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881

Sur le tronçon de la ligne de Dellys à Boghni, compris entre le Tléta et Boghni, où le tramway sera établi avec rails noyés dans la chaussée, la voie ferrée sera placée de façon à ménager d'un côté, en dehors du rail, une bande libre d'au moins $1^m,50$ de largeur. La plateforme sera d'ailleurs établie de telle sorte que des gares en nombre suffisant puissent être réservées, en des points convenablement choisis, pour permettre aux voitures de se croiser avec les trains.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il

sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu, sauf sur les parties pour lesquelles l'autorité compétente aura, par dérogation aux dispositions ci-dessus, autorisé la conservation de l'intervalle fixé par le cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881.

Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Le concessionnaire pourra être dispensé d'employer des contre-rails ou des rails à gorge, partout où les besoins de la circulation n'exigeront pas cette précaution.

Le préfet pourra exiger le pavage de l'entre-voie et d'une bande de 50 centimètres de chaque côté de la voie, partout où cette mesure lui paraîtra nécessaire.

Art. 7. — Si les voies ferrées sont établies sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elles reposeront sur une couche de ballast de 1^{m},80 de largeur et d'au moins 30 centimètres d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de 4^{m}90, cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien des chemins.

L'autorité compétente, pour statuer sur les projets d'exécution, pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de de la chaussée de la voie publique au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie en pierre ou en terre pilonnée et gazonnée d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire, dans les parties de routes ou de chemins dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre, l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale et l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de 1^{m},40 subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés, sauf sur les parties pour lesquelles l'autorité compétente aura, par dérogation aux dispositions ci-dessus, autorisé la conservation de l'intervalle fixé par le cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou de l'obstacle continu, sauf sur les parties pour lesquelles l'autorité compétente aura, par dérogation aux dispositions ci-dessus, autorisé la conservation de l'espace fixé par le cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Le profil défini au présent article sera modifié sur les parties de la ligne de Dellys à Boghni comprises : 1° entre la carrière de Touabet et l'origine du chemin de grande communication n° 19 ; 2° entre un point situé à 1,500 mètres au delà de ce chemin et le pont de l'oued Dehous ; 3° entre le Camp-du-Maréchal et le Tléta.

Sur ces parties, le ballast sera posé en saillie de toute son épaisseur (30 centimètres) sur les accotements. Mais, afin de conserver le plus de largeur possible pour la circulation ordinaire sur ces parties, la voie sera posée de telle sorte que la risberne à ménager entre le pied du talus de ballast et l'arête de l'accotement ou du fossé extérieur ne présente qu'une largeur de 40 centimètres sur la première et sur la troisième partie et de 80 centimètres au plus sur la seconde. L'allongement des ouvrages d'art que l'application de ces profils entraînerait et dont l'exécution sera subordonnée à l'autorisation du préfet qui se réserve le droit d'en apprécier l'utilité, seront, le cas échéant, à la charge du département. Les travaux supplémentaires, notamment les contre-rails, que ces modifications rendraient nécessaires aux passages transversaux, incomberont au concessionnaire.

Art. 7 *bis*. — Dans les parties où les voies ferrées seront établies en hehors des routes et des chemins, la largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises, de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 50 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 30 centimètres et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Art. 8 et 9. — Comme au type.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur des traverses en chêne ayant au moins $1^m,50$ de longueur, 18 centimètres de largeur et 12 centimètres d'épaisseur, espacées entre elles de 80 à 90 centimètres ; ils seront fixés sur ces traverses par des tire-fonds et reliés entre eux par des éclisses en acier.

Sur les parties à rails noyés dans la chaussée et sauf les exceptions prévues par le paragraphe suivant, les rails reposeront également sur des traverses en chêne ayant les dimensions et l'espacement indiqués au paragraphe qui précède. La voie reposera sur une couche de ballast de 10 centimètres d'épaisseur et de $1^m,80$ de largeur, composé des mêmes matériaux que l'empierrement superficiel de 20 centimètres d'épaisseur défini à l'article 6.

Quand la voie sera à poser sur une partie de chaussée déjà pavée ou quand le préfet du département, par application du dernier paragraphe de l'article 6 exigera le pavage de l'entre-voie et d'une bande de 50 centimètres de rails à gorge posés sur béton et contreventés par des entretoisements métalliques ; cette voie pourra être de tout autre type permettant l'établissement des pavages suivant ce qui en sera décidé conformément

aux dispositions de détail qui en seront arrêtées sur la proposition du concessionnaire et l'avis du service du contrôle par le préfet du département.

De toutes les parties de voies établies sur traverses, des traverses en acier seront substituées, après usure, aux traverses en chêne, aux frais du concessionnaire et sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité ni remboursement.

Les traverses en acier seront du meilleur modèle reconnu. Les dispositions et les dimensions de ces traverses seront arrêtées par le préfet du département, sur la proposition du concessionnaire et sur l'avis du service du contrôle.

Les rails seront du profil Vignole, sauf les exceptions indiquées au 4e paragraphe du présent article.

Ligne de Dellys à Boghni.

Art. 11. — Sur la ligne de Dellys à Boghni, les trains devront s'arrêter aux gares et aux haltes pour prendre ou laisser des voyageurs. Ils ne devront s'arrêter en pleine voie que sur les sections où le tramway prend un caractère urbain et qui seront indiquées par arrêté du préfet, le concessionnaire entendu. Pour les marchandises, les trains s'arrêteront aux gares et aux arrêts.

Ligne d'Alger à Coléa avec embranchement.

Sur la ligne d'Alger à Coléa et sur l'embranchement du Mazafran à Castiglione, les trains devront s'arrêter non seulement aux gares, aux arrêts et aux croisements indiqués à l'avant-projet, mais encore en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs et des colis de messageries sur tous les points du parcours marqués par des poteaux.

Le nombre et l'emplacement des gares et des arrêts sur les deux lignes seront arrêtés lors de l'approbation du projet d'exécution. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des gares, des arrêts et des croisements pour les voyageurs et pour la réception et la livraison des marchandises aux points ci-après :

I. — *Sur la ligne de Dellys à Boghni.*

Au port de Dellys, Takdempt, à Touabet, à Ben N'Choud, à Rébeval, à Camp-du-Maréchal, à Dra-ben-Kedda, au Tléta, aux Maatkas, à Boghni.

II. — *Sur la ligne d'Alger à Coléa avec embranchement.*

1° Ligne principale. — A Alger (Bab-el-Oued), à Saint-Eugène, au Plateau, aux Deux-Moulins, à Port-aux-Mouches, à la Pointe-Pescade, aux Bains-Romains, à la Fontaine-des-Bains-Romains, aux Villas-des-Bains-Romains, au Phare-du-Cap-Caxine, à l'entrée du village de Guyotville, sur la place de Guyotville, aux Dunes, à la Trappe, à Staouéli, à Sidi-Ferruch, à Zéralda, au pont du Mazafran (gare de bifurcation), à la Mitidja, à Coléa-Mazafran ;

2° Embranchement du Mazafran à Castiglione. — A la gare de bifurcation avec la ligne principale au pont du Mazafran, à Boufarik-les-Bains, à Fouka-Matine, à l'entrée du village de Castiglione.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 50 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Sur les sections où la voie ferrée restera accessible aux piétons tout en restant interdite aux voitures ordinaires (parties définies à l'article 7), l'entretien, qui sera également à la charge du concessionnaire, comprendra non seulement la superstructure, mais encore l'infrastructure de l'entre-voie et des zones de 50 centimètres de chaque côté.

Sur les sections définies à l'article 7 *bis*, où la circulation est interdite aux piétons comme aux voitures ordinaires, l'entretien de la voie comme celui de ses accessoires et dépendances, comprenant les terrassements, les ouvrages d'art et tous autres travaux d'infrastructure et de superstructure nécessaires au maintien des lignes en bon état sont à la charge du concessionnaire.

Quant à la section de Tléta à Boghni, construite dans les conditions et les dimensions strictement nécessaires à l'établissement d'un tramway, l'entretien de la voie et de ses dépendances sera comme celui des parties définies à l'article 7 *bis* ci-dessus, à la charge du concessionnaire. Il comprendra les terrassements, les ouvrages d'art et tous les autres travaux d'infrastructure et de superstructure nécessaires au maintien de la ligne en bon état.

Les dépenses d'entretien des parties de voies sur lesquelles le tramway sera établi dans la zone des fortifications seront réparties entre les services intéressés, après étude en conférence mixte.

Art. 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à deux pour la ligne de Dellys à Boghni, à trois pour la ligne d'Alger à Coléa et pour l'embranchement du Mazafran à Castiglione, et à six trains supplémentaires pour le service de banlieue de la ligne d'Alger à Coléa, partie comprise entre l'origine aux quais du port d'Alger et Guyotville.

Art. 15. — Les trains se composeront de dix voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera, au plus de 25 kilomètres à l'heure, lorsqu'il sera fait usage de freins continus, et de 20 kilomètres lorsqu'il sera fait usage de freins ordinaires.

Le concessionnaire devra avoir toujours le matériel roulant et autre nécessaires aux besoins pour assurer le service d'une bonne exploitation.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16. — La concession prendra fin le 31 décembre 1945.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les

droits du concessionnaire sur les voies ferrées et leurs dépendances et il entrera imédiatement en jouissance de tous leurs produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien les voies ferrées et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant desdites voies, tels que les barrières et clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, usines destinées à la production de l'énergie électrique, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle, fils aériens et tous accessoires qui en dépendent, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus des tramways et de les employer à rétablir, en bon état, les voies ferrées et leurs dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel au département.

Le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et, réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ses approvisionnements de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation des tramways pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le conseil général déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou partie.

Art. 18 à 23. — Comme au type.

TITRE IV

TAXE ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

(Voir le tableau des tarifs page 272).

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Les deux alinéas précédents ne sont pas applicables au transport des voyageurs sur la ligne d'Alger à Coléa et sur l'embranchement du Mazafran à Castiglione. La taxe afférente à ces transports sera calculée d'après la distance réelle et ne pourra être inférieure :

Pour les voyageurs, à 15 centimes en 2e classe et à 10 centimes en 3e classe.

Pour les enfants de trois à sept ans, à 10 centimes en 2e classe et à 5 centimes en 3e classe.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet du département d'Alger.

Dans aucun cas il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogr.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogr.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. payera comme 10 kilogr., entre 10 et 20 kilogr. comme 20 kilogr., etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogr. ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogr. ; 3° au-dessus de 10 kilogr., par fraction indivisible de 10 kilogr.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

L'embranchement du Mazafran à Castiglione ne devant former qu'une seule et même ligne avec le tramway d'Alger à Coléa, il est spécifié que les minima de perception, en ce qui concerne les distances parcourues, ne pourront être répétés pour la ligne principale et pour l'embranchement.

Les droits de péage, les prix de transport, les frais accessoires, en un mot tous les droits à percevoir, seront perçus comme pour une ligne unique sans prélèvement pour le passage du trafic de la ligne principale sur l'embranchement et, réciproquement, de l'embranchement sur la ligne principale.

Il en sera de même pour le cas du passage du trafic de l'une des lignes auxquelles s'applique le présent cahier des charges sur toute autre ligne en communication directe par rails avec elle et dont l'exploitant serait le même.

Art. 24 à 34. — Comme au type.

Art. 34. — Les embranchements industriels comprendront non seulement ceux énumérés à l'article 48 du décret du 6 août 1881, mais aussi ceux qui desserviront des exploitations agricoles et viticoles.

Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels par la perception d'une redevance qui est fixée à 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et

à 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excèdera 1 kilomètre.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35. — Comme au type.

Art 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura en outre le droit de fixer aux voitures de l'entreprise, une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuité. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entrepreneur soit subventionné ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Le concessionnaire sera tenu de faire le service des colis postaux, conformément à la loi du 3 mars 1881 et aux décrets d'administration publique pour l'application de cette loi et dans les mêmes conditions que les compagnies de chemins de fer signataires de la convention du 2 novembre 1880, visée dans cette loi et ces décrets.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — Comme au type.

Art. 38. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 2,000 fr. par kilomètre de ligne concédée, en numéraire ou en rente sur l'Etat calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Art. 39 à 41. — Comme au type.

Fait double et arrêté à Alger, le 11 juin 1900.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 64

[17 mars 1899]

Cours d'eau non navigables ni flottables. — Dérivation d'une rivière. — Nouveau lit. — Curage. — Pouvoirs du préfet. — (**Sieur de Saizieu**).

Des travaux de dérivation d'une rivière ayant été exécutés et les eaux s'écoulant par le nouveau lit, qui constitue un cours d'eau non navigable ni flottable, le préfet agit dans la limite de ses pouvoirs en prescrivant le curage dans le but de ramener le lit à la profondeur et à la largeur fixées par l'ordonnance déclarant d'utilité publique les travaux de dérivation. Rejet implicite d'objections tirées de la prétendue violation d'une convention passée entre le département et les riverains lors de la cession gratuite par ceux-ci des terrains nécessaires au nouveau lit.

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les travaux de dérivation du Vidourle, qui ont été déclarés d'utilité publique par l'ordonnance du 17 novembre 1824, ont été intégralement exécutés et que les eaux de ce cours d'eau s'écoulent aujourd'hui par le nouveau lit; qu'ainsi ce nouveau lit constitue un cours d'eau, qui, d'ailleurs, n'est ni navigable ni flottable, dont il appartenait au préfet de prescrire le curage par application des dispositions de la loi du 14 floréal an XI, alors en vigueur.

Considérant, d'autre part, que, par son arrêté du 2 avril 1895, le préfet de l'Hérault s'est borné à ordonner un curage, ayant pour but de ramener le lit de la rivière à la profondeur et à la largeur fixées par l'ordonnance précitée de 1824 ;

Considérant que de ce qui précède, il résulte que le requérant n'est pas fondé à soutenir que les décisions attaquées sont entachées d'excès de pouvoir ;... (Rejet).

(N° 65)

[17 mars 1899]

Travaux publics communaux. — Canalisation. — Fourniture de tuyaux défectueux. — Responsabilité des fournisseurs. — Frais d'expertise. — Liquidation. — Procédure. — (Sieurs Berger-Cadet et fils).

Les fournisseurs de tuyaux en poterie substitués à des conduites d'eau en ciment, sont responsables des ruptures qui se sont produites dans la canalisation faute par eux d'avoir signalé à la commune les dangers de la substitution projetée (2/3 des frais mis à leur charge).

Frais d'expertise.— Arrêté du vice-président du conseil de préfecture opérant la liquidation, déféré directement au Conseil d'Etat sans avoir été attaqué devant le conseil de préfecture : non-recevabilité.

. . . .

Sur les conclusions des sieurs Berger-Cadet et fils, tendant à être relevés des condamnations prononcées contre eux par l'arrêté attaqué :

En ce qui concerne les travaux exécutés antérieurement au mois de janvier 1889 : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que les requérants ont eu connaissance du projet de canalisation dans l'exécution duquel la commune du Coteau a substitué l'emploi de leurs tuyaux en poterie à celui des conduites en ciment, et que la commune est fondée à se prévaloir de la responsabilité qu'ils ont encourue en lui laissant ignorer les dangers que comportait une semblable substitution ; qu'ils ne justifient pas que le conseil de préfecture aient fait une inexacte appréciation de cette responsabilité en la fixant aux 2/3 de la dépense totale de ces travaux.

En ce qui concerne les travaux exécutés postérieurement au mois de janvier 1885 : — Considérant que les sieurs Berger-Cadet et fils ont, notamment par leur lettre en date du 20 juin 1885, donné à la commune du Coteau leur garantie pleine et entière concernant les tuyaux fournis et posés par eux ; sans la restreindre à la canalisation qui s'étendait dans la Grande-Rue du Coteau, sous la condition que les tranchées

seraient ouvertes à $1^{m},40$ de profondeur, et qu'ils n'établissent pas que cette condition n'ait pas été observée;

Considérant qu'après l'exécution des travaux, les ruptures ont continué à se produire, qu'ainsi les requérants n'ont pas satisfait aux obligations qu'ils avaient contractées, qu'il suit de là que c'est à bon droit que la totalité de la dépense de ces travaux a été mise à leur charge par l'arrêté attaqué :

Sur le surplus des conclusions des requérants : — Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'elles doivent être rejetées :

Sur le recours incident de la commune : — *En ce qui concerne l'enlèvement par les requérants, à leurs frais, risques et périls, de la canalisation en poterie et des appareils par eux établis* : (Cette demande est non recevable, comme présentée pour la première fois devant le Conseil d'Etat);

En ce qui concerne l'allocation de dommages-intérêts : — Considérant que la commune n'établit pas avoir subi un dommage dont les requérants lui doivent réparation ;

Sur les intérêts des intérêts : — Considérant que les intérêts ont été accordés par le conseil de préfecture à partir du 7 décembre 1887 ; que la commune en a demandé la capitalisation par ses mémoires enregistrés les 18 juillet 1893, et 8 janvier 1895 ; qu'à chacune de ces dates. Il lui était dû plus d'une année d'intérêts ; qu'il y a donc lieu, par application de l'article 1154 du Code civil, de faire droit à ses conclusions ;

Sur les frais d'expertise : — Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a mis en totalité les frais d'expertise à la charge des requérants ; que si ceux-ci entendaient contester la liquidation, telle qu'elle a été faite par arrêté du vice-président du conseil de préfecture en date du 4 août 1892, c'est dans les formes et délais prescrits par l'article 23 de la loi du 22 juillet 1889, qu'ils devaient procéder, et qu'ils ne sont pas recevables à le faire directement devant le Conseil d'Etat; .... (Les intérêts seront capitalisés aux 18 juillet 1893 et 8 janvier 1895 ; les dépens, à l'exclusion de ceux du recours incident, seront supportés par les sieurs Berger-Cadet et fils. (Rejet).

(N° 66)

[17 mars 1899]

Travaux publics communaux. — Construction d'écoles. — Chauffage. — Commande par l'architecte d'appareils plus coûteux que ceux prévus au devis. — Prix. — Responsabilité limitée de la commune. — (Sieurs Bouchayer et Viallet contre commune de Rémollon).

Commande, sans l'assentiment de la municipalité, par l'architecte chargé de la construction d'une école communale, d'appareils de chauffage coûteux et partiellement inutiles, au lieu des simples poêles prévus au devis : mise à la charge de la commune seulement du prix afférent à ceux de ces appareils qu'elle a utilisés.

Rejet d'objections tirées — de ce que cette dépense supplémentaire était imposée par l'arrêté du Ministre de l'Instruction publique déterminant les conditions que doivent remplir les appareils de chauffage à l'usage des écoles : cet arrêté comporte des dérogations et, dans l'espèce, le Ministre en avait consenti une; — de ce qu'en approuvant le décompte général de l'entreprise, qui mentionnait certaines dépenses accessoires pour l'installation des appareils dont s'agit, le conseil municipal a ratifié la demande : on ne saurait voir dans ce fait une ratification (Bouchayer et Viallet contre commune de Rémollon).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'il n'est pas contesté que le devis, dressé pour la construction des écoles de la commune de Rémollon, et approuvé par le conseil municipal prévoyait l'établissement de poêles estimés 60 francs chacun ; que l'architecte a, sans l'assentiment du conseil municipal commandé aux sieurs Bouchayer et Viallet, au lieu des poêles mentionnés au devis, quatre appareils de chauffage dont le prix de fourniture et de pose s'élève à 1,854 fr. 36.

Considérant que, pour demander la condamnation de la commune au paiement de la somme ci-dessus indiquée dont une partie seulement a été mise à la charge de cette dernière par l'arrêté attaqué, les requérants soutiennent que cette dépense supplémentaire était imposée par l'arrêté

du Ministre de l'instruction publique du 17 juin 1880, qui détermine les conditions que doivent remplir les appareils de chauffage à l'usage des écoles et d'autre part que la commune a eu connaissance de la commande faite par l'architecte et l'a approuvée :

Mais considérant, qu'en vertu de l'article 107 de l'arrêté du 17 juin 1880, des dérogations pouvaient être apportées aux prescriptions de cet arrêté; qu'il résulte de l'instruction qu'en fait c'est le devis prévoyant des poêles de 60 francs qui a été soumis au Ministre de l'Instruction publique et approuvé par lui et que deux des appareils de chauffage construits par les requérants n'ont pas été utilisés ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que lors de la livraison des appareils, le maire prévînt les requérants par l'intermédiaire de l'architecte qu'il ne les acceptait pas ; et qu'en admettant que le conseil municipal ait approuvé le décompte de l'entreprise générale de la construction des écoles, lequel mentionne certaines dépenses accessoires faites pour l'installation des appareils dont s'agit, il ne saurait résulter de cette circonstance que le conseil municipal ait entendu approuver la commande des appareils eux-mêmes, que le maire avait refusés ; qu'il résulte de ce qui précède que c'est avec raison que l'arrêté attaqué a condamné la commune de Rémollon seulement au paiement des deux appareils qu'elle a utilisés ; mais qu'il y a lieu, conformément à la demande qui a été faite le 28 mai 1892, d'ordonner la capitalisation à cette date des intérêts auxquels la commune de Rémollon a été condamnée par l'arrêté du conseil de préfecture.... (Les intérêts auxquels la commune de Rémollon a été condamnée seront capitalisés à la date du 28 mai 1892 ; surplus des conclusions de la requête, rejeté ; sieurs Bouchayer et Viallet, condamnés aux dépens).

(N° 67)

[18 mars 1899]

Cours d'eau non navigables. — Taxes de curage. — Association syndicale du curage de la Dive et de la Briande. — Périmètre. — Omission au rôle. — Classement des terrains. — Procédure : rapport d'ingénieur ; défaut de communication. — (Sieur de Lagarde).

Périmètre de l'association. — Sont compris dans ce périmètre

des terrains non riverains, mais submersibles, intéressés au curage.

Parcelles riveraines d'une partie du cours d'eau dont le curage est effectué par le requérant lui-même : décharge de la taxe afférente à ces parcelles.

Omission au rôle de marais bénéficiant des travaux de curage : surtaxe en résultant pour les autres propriétaires ; réduction accordée.

Classement. — Terrains abaissés de la 1re à la 3e classe, eu égard au degré d'intérêt du propriétaire aux travaux de curage.

Procédure. — Conseil de préfecture. — Rapport d'ingénieur. — Absence de communication. — Arrêté rendu sur le vu d'un rapport d'ingénieur, qui n'a pas été déposé au greffe et dont le réclamant n'a pas eu connaissance : annulation pour vice de forme, évocation, l'intéressé ayant eu depuis communication de ce document au cours de l'instruction devant le Conseil d'Etat;

. . . .

En ce qui touche la demande en décharge : — *Sur le moyen tiré de ce que les terrains, à raison desquels ont été établies les taxes contestées, étant situés en amont du point où le canal Saint-Martin et la Briande deviennent parallèles et n'étant pas riverains de la Briande, ne sont pas compris dans les limites prévues par le décret du 24 septembre 1864 :* — Considérant qu'il résulte de l'article 1er de ce décret que l'association syndicale qu'il a institué a pour objet non seulement le curage de la Briande à partir du point où cette rivière et le canal Saint-Martin deviennent parallèles, mais encore le curage de toutes les déviations, canaux et fossés dépendant de cette rivière dans onze communes, notamment dans celles de Mouterre et de Martaizé, dont les territoires sont situés en amont du point ci-dessus désigné ; que, d'autre part, il résulte de l'article 29 du même décret que les terrains non riverains, mais submersibles, doivent, au même titre que les terrains riverains, être compris dans le périmètre de l'association syndicale, s'ils sont intéressés au curage ; qu'ainsi ce moyen doit être rejeté.

En ce qui touche la demande en réduction : — Considérant que l'arrêté susvisé en date du 28 février 1894 qui a statué sur cette demande a été rendu sur le vu d'un rapport de l'ingénieur ordinaire daté du 29 décembre 1893, veille du jour où les débats ont été clos et l'affaire mise en délibéré ; qu'aucun timbre apposé sur ce rapport n'indique qu'il ait été déposé et enregistré au greffe du conseil de préfecture et que, par suite, le requérant ou son mandataire ait pu en prendre connaissance ;

que, dans ces circonstances, le sieur de Lagarde, qui soutient n'avoir pas eu communication de ce rapport avant la clôture des débats, est fondé à demander que l'arrêté attaqué soit annulé comme rendu en violation des dispositions de la loi du 22 juillet 1889 ;

Mais considérant qu'au cours de l'instruction à laquelle il a été procédé depuis devant le Conseil d'Etat, le sieur de Lagarde a eu communication du rapport dont il s'agit et que rien ne s'oppose à ce qu'il soit statué au fond.

AU FOND : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par suite de l'omission sur les rôles de l'imposition afférente à des marais bénéficiant des travaux de curage, le sieur de Lagarde a été surtaxé, et qu'il a droit de ce chef à une réduction de 58 fr. 19 pour les années 1890-1891 sur le montant de la taxe à laquelle il a été assujetti dans la commune de Martaizé ; qu'il n'est pas contesté par l'association syndicale de la Dive et de la Briande que le requérant a droit pour le même motif à une réduction de 29 fr. 09 sur le montant de la taxe à laquelle il a été assujetti pour l'année 1892 dans la même commune :

Considérant qu'il n'est pas davantage contesté que le requérant a été indûment imposé à raison de parcelles riveraines d'une partie de la Briande dont le curage a été exécuté à ses frais et non à ceux de l'association syndicale, et qu'il a droit de ce chef à une réduction de 146 fr. 81 pour les années 1890-1891, et à une réduction de 73 fr. 42 pour l'année 1892, sur le montant des taxes auxquelles il a été assujetti dans la commune de Mouterre ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport de l'expert, du plan des lieux y annexé et des rapports des ingénieurs, que c'est à tort que les parcelles n[os] 398, 400 et 401, section A, du plan cadastral de la commune de Mouterre, ont été portées dans la première classe des terrains syndiqués, et qu'il sera fait une exacte appréciation de l'intérêt qu'a le sieur de Lagarde aux travaux de curage à raison de ces parcelles, en comprenant celles-ci dans la troisième classe, mais qu'aucune des autres parcelles à raison desquelles ont été établies les taxes contestées n'a été classée à tort parmi les terrains syndiqués, ni comprise dans une classe supérieure à celle dans laquelle elle devrait être portée ;

SUR LES FRAIS D'EXPERTISE : — Considérant que dans les circonstances de l'affaire il y a lieu de mettre les frais d'expertise pour 4/5 à la charge du sieur de Lagarde et pour 1/5 à la charge de l'association syndicale de la Dive et de la Briande ; .... (Arrêté du 28 février 1894 annulé. Il est accordé au sieur de Lagarde une réduction de 58 fr. 19 pour 1890-1891 et 29 fr. 17 pour 1892 sur le montant de la taxe de

curage à laquelle il a été assujetti dans la commune de Martaizé ; une réduction de 146 fr. 81 pour 1890-1891 et 73 fr. 42 pour 1892 sur le montant de la taxe de curage à laquelle il a été assujetti dans la commune de Mouterre. Le sieur de Lagarde ne sera imposé pour 1890, 1891 et 1892, dans la commune de Mouterre, à raison des parcelles nos 398, 400, 401, section A du plan cadastral, qu'à la taxe afférente aux terrains compris dans la troisième classe ; décharge de la différence ; les frais d'expertises seront supportés pour 4/5 par le sieur de Lagarde et pour 1/5 par l'association syndicale de la Dive et de Briande ; surplus des conclusions du sieur de Lagarde, rejeté).

(N° 68)

[24 mars 1899]

Travaux publics. — Chemin de fer, frais d'études, compétence, ministre, conseil de préfecture. — (Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée).

Lorsqu'une compagnie de chemin de fer réclame à l'Etat le paiement de frais d'études d'une ligne qu'elle aurait faites en suite d'une convention avec l'Etat, le conseil de préfecture est compétent pour connaître de cette demande. — En conséquence, la décision par laquelle le ministre rejette cette réclamation n'est pas susceptible d'appel au Conseil d'Etat.

. . . .

Considérant que la somme réclamée à l'Etat par la compagnie requérante représente les frais d'études qu'elle aurait faites en vue de la construction de la ligne de chemin de fer de Draguignan à Nice ; que, si la Compagnie peut justifier, ainsi qu'elle le prétend, qu'elle a fait ces études sur la demande de l'administration, sa réclamation aurait pour objet l'exécution d'une convention qui serait intervenue entre elle et l'Etat ; que, dans ces conditions, cette réclamation rentre dans les contestations dont il appartient au conseil de préfecture de connaître par application des dispositions de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ; que, dès lors, la requête susvisée n'est pas recevable ; .... (Rejet).

(N° 69)

[24 mars 1899]

Travaux publics. — Chemins de fer, décompte. — (Sieurs Briandait et Boutet).

Art. 10-28. — Substitution **sans ordre écrit** *de moellons têtués à queue uniforme aux moellons ordinaires prévus. Demande d'indemnité rejetée (I).*

Art. 10. — Ingérence abusive des agents de l'Administration dans la conduite des travaux : changements onéreux opérés en cours d'exécution : pas d'ordre écrit des ingénieurs. (Rejet (III).

Travaux non spécifiés au détail estimatif mais semblables à des travaux prévus. — Prix de ces derniers travaux applicable à défaut de réclamation faite dans les trois jours (II).

Secours alloué à un ouvrier. — Arrêté du 15 décembre 1848. — Un entrepreneur n'est pas fondé à demander à l'Etat le remboursement d'une indemnité qu'il a été condamné à payer à un ouvrier blessé sur les chantiers, par une ordonnance de référé rendue sans que l'Etat ait été mis en cause. — Cette indemnité ne saurait être assimilée au recours prévu par l'arrêté du 15 décembre 1848 (1).

. . . .

VU LA REQUÊTE pour les sieurs Briandait et Boutet, entrepreneurs de travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, réformer un arrêté en date du 17 juillet 1893, par lequel, le conseil de préfecture de l'Aveyron a rejeté, sans ordonner d'expertise, les chefs n. XII, XVII, XIX et une partie des chefs n. II et IX des réclamations qu'ils avaient présentées à l'occasion du règlement des comptes de leur entreprise des travaux

(1) L'ouvrier Teyssier a été blessé le 17 déc. 1885. Ayant été renvoyé du service médical pour prétendue guérison, et soutenant être encore, à la suite de ses blessures, incapable de reprendre son travail, il a assigné les entrepreneurs en dommages-intérêts, concluant à ce que en cours d'instance et jusqu'à la solution de l'affaire, le secours qui lui avait été alloué en vertu de l'arrêté du 15 déc. 1848, lui soit maintenu, en conséquence, qu'ils seraient tenus de lui fournir le secours de demi-salaire auquel il a droit comme impropre au travail de sa profession et en conformité de l'art. 5 de l'arrêté. Par une ordonnance de référé, en date du 19 décembre 1885, le tribunal de Saint-Affrique a décidé, que quand un directeur du service médical d'une entreprise croit devoir supprimer le secours alloué à un ouvrier blessé, il ne doit le faire que lorsqu'il est parfaitement établi que l'ouvrier peut reprendre son travail, qu'en l'espèce cette justification n'est pas faite, et par ces motifs le tribunal a maintenu le secours jusqu'à la solution définitive de l'instance en dommage, mais pas au delà de l'année à partir de l'accident.

à exécuter pour la construction de la ligne de chemin de fer de Tourneirie au Vigan, dont ils avaient été déclarés adjudicataires, moyennant un rabais de 15 %. — *Ce faisant, attendu...*

En ce qui concerne le remboursement du demi-salaire de l'ouvrier Teyssier, blessé sur les chantiers (chef n° XIX); que les motifs et le dispositif du jugement en référé, rendu par le président du tribunal de Saint-Affrique, à la date du 19 décembre 1885, démontrent que l'allocation à l'ouvrier Teyssier, de son demi-salaire pendant une année, ordonnée par ce jugement, constitue un secours dans le sens de l'arrêté ministériel du 15 décembre 1848, et non des dommages-intérêts ; qu'ainsi cette allocation aurait dû être prélevée sur la retenue de 1 % et qu'elle doit être remboursée par l'Etat aux entrepreneurs, allouer aux requérants le bénéfice de leurs conclusions de première instance ; condamner l'Etat aux dépens de l'instance d'appel ;

Vu les observations produites par le Ministre des Travaux publics, tendant au rejet du recours, au maintien de l'arrêté attaqué, et à la condamnation des entrepreneurs aux dépens par les motifs ; — *En ce qui concerne le remboursement du demi-salaire de l'ouvrier Teyssier, blessé sur les chantiers* (*chef n° XIX*). — Que l'indemnité allouée à l'ouvrier Teyssier, par le jugement du 19 décembre 1885 ne peut constituer que des dommages-intérêts et non un secours, dans le sens de l'article 5 de l'arrêté ministériel du 15 décembre 1848 ; qu'en effet, le tribunal de Saint-Affrique était incompétent pour appliquer cet arrêté ; qu'ainsi, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que conformément à l'article 114 *bis* du devis, cette indemnité devait rester à la charge des entrepreneurs :

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

I. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à faire ordonner une expertise sur leur réclamation relative à l'emploi des moellons têtués à queue uniforme de 0m,37 pour la construction des pieds-droits et des naissances des voûtes des souterrains* (*chefs II et IX*) : Considérant, d'une part que l'article 10 du cahier des clauses et conditions générales dispose qu'il n'est tenu compte à l'entrepreneur des changements apportés pendant le cours des travaux qu'autant que ces changements résultent d'ordres écrits des ingénieurs, et que l'article 23 ajoute que, si les ingénieurs reconnaissent que les changements faits par l'entrepreneur de sa propre initiative, ne sont contraires ni à la solidité, ni au goût, les nouvelles dispositions peuvent être maintenues, mais qu'alors l'entrepreneur n'a droit à aucune augmentation de prix, à raison des dimensions plus fortes ou de la valeur plus considérable que peuvent avoir les matériaux ou les ouvrages.

Considérant, d'autre part, que le devis de l'entreprise spécifiait que les pieds-droits des voûtes des souterrains, ainsi que la partie inférieure de ces voûtes située au-dessous du joint incliné à 71° 0'46", seraient construits en maçonnerie de moellons ordinaires ;

Considérant que les requérants ne rapportent aucun ordre des ingénieurs leur ayant prescrit de substituer aux moellons ordinaires susmentionnés une autre nature de matériaux, qu'ainsi, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que les entrepreneurs n'étaient fondés à réclamer aucune indemité, à raison de l'emploi, dans les maçonneries dont s'agit, de 5 297 mètres cubes de moellons têtués de $0^{m}.37$ à queue uniforme, au lieu d'une égale quantité de moellons ordinaires.

II. *Sur les conclusions des entrepreneurs, tendant à obtenir une indemnité de 4,474 fr. 45., à raison des travaux de consolidation par eux exécutés dans la tranchée de Boutinenque (chef n° VII)* : Considérant qu'aux termes de l'article 113 du devis, lorsque l'entrepreneur estime qu'il lui est demandé pour un travail déterminé au delà des obligations de son marché, il doit, à peine de déchéance, formuler sa réclamation dans les trois jours qui suivent la remise de l'ordre de service prescrivant ce travail ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux de consolidation effectués dans la tranchée de Boutinenque, ont été commandés aux sieurs Briandait et Boutet, par un ordre de service en date du 16 avril 1888 ; que si, d'une part, ces ouvrages n'étaient pas spécifiés au détail estimatif ils ne constituaient point cependant des travaux imprévus comme nature, le contrat prescrivant, en effet, l'exécution, en divers points de la ligne, d'ouvrages semblables et fixant les prix auxquels ces derniers seraient payés; que si, d'autre part, l'ordre susmentionné n'indiquait point explicitement au moyen de quels prix seraient réglés les travaux effectués dans la tranchée de Boutinenque, les termes de cet ordre ne permettaient pas aux entrepreneurs de supposer que les prix portés au bordereau pour des ouvrages semblables ne seraient pas appliqués aux travaux qui leur étaient prescrits, que, dans ces circonstances la réclamation des sieurs Briandait et Boutet, qui n'a été formulée que le 17 mars 1889, soit plusieurs mois après la remise de l'ordre de service susmentionné, a été écartée à bon droit comme tardive par le conseil de préfecture par application de l'article 113, précité.

III. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à obtenir une indemnité de 52.281 fr. 65, à raison des dépenses supplémentaires que leur auraient causées les exigences des agents de l'administration en ce qui concerne l'exécution des maçonneries à ciel*

ouvert (chef n° XVII) : — Considérant que les entrepreneurs ne justifient d'aucun ordre écrit des ingénieurs leur ayant imposé, dans l'exécution des maçonneries à ciel ouvert, des conditions autres que celles fixées par le cahier des charges ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé, par application de l'article 10 du cahier des clauses et conditions générales, que les sieurs Briandait et Boutet n'étaient fondés à réclamer aucune indemnité de ce chef.

IV. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à obtenir le remboursement d'une somme de 601 fr. 60, qu'ils ont payée à l'ouvrier Teyssier, blessé sur les chantiers (chef n° XIX) :* — Considérant qu'il résulte de l'instruction, que l'ouvrier Teyssier, qui avait été blessé sur les chantiers, le 17 septembre 1885, et auquel son demi-salaire journalier avait été payé à titre de secours, dans les conditions fixées par l'arrêté du Ministre des travaux publics du 15 décembre 1848, jusqu'au jour où le service médical a estimé qu'il était en état de reprendre son travail, a intenté une action en dommages-intérêts contre les sieurs Briandait et Boutet, en se fondant sur ce que la blessure reçue par lui devait entraîner la perte de l'œil droit ; que, sur une requête en référé de cet ouvrier, le président du tribunal de Saint-Affrique a, par une ordonnance en date du 19 décembre 1885, décidé le maintien, au sieur Teyssier, de son demi-salaire jusqu'à la solution définitive de l'instance principale et pour une durée maximum d'une année ; que, dans les circonstances où elle a été accordée, au cours d'une instance dans laquelle l'Etat n'était point partie, cette allocation ne constituait point le secours prévu par l'arrêté ministériel précité, que c'est, par suite, avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'elle ne devait pas être imputée sur la retenue de 1 % prescrite par l'article 16 des clauses et conditions générales ;... (Rejet).

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 70)

[11 avril 1901].

Conditions exigées des candidats aux emplois d'officier ou de maître de port.

Le Ministre à Monsieur le Préfet du département d

J'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret, en date du 11 mars 1901, rendu après avis du Conseil d'Etat, et déterminant à nouveau les conditions exigées des candidats aux emplois d'officier ou de maître de port. Ces conditions avaient été fixées en dernier lieu par un décret du 8 décembre 1896 qui est et demeure abrogé. La nouvelle réglementation rend les emplois de maître plus accessibles aux capitaines au long cours, et établit d'une façon précise le mode d'évaluation du tonnage des navires que doivent avoir commandés les candidats à ces fonctions.

Par autorisation :
Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,
A. KLEINE.

DÉCRET

[11 mars 1901.]

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

Vu le décret du 15 juillet 1854, portant organisation du personnel des officiers et des maîtres de port préposés à la police des ports maritimes de commerce, et notamment l'article 4 ;

Vu le décret du 8 décembre 1896, qui modifie l'article 4 du décret susvisé du 15 juillet 1854 ;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décrète :

ARTICLE PREMIER

L'article 4 du décret susvisé du 15 juillet 1854 est modifié de la manière suivante :

« Art. 4. Les candidats à l'emploi d'officier ou maître de port doivent être âgés de trente ans, au moins, et de soixante ans, au plus, et satisfaire à l'une des conditions suivantes :

« Pour l'emploi de capitaine de port :

« 1° Avoir servi comme officier dans la marine de l'Etat ;

« 2° Avoir le brevet de capitaine au long cours et avoir, pendant cinq ans, au moins, commandé en premier un navire d'un minimum de cinq cents tonneaux de jauge nette ou mille tonneaux de jauge brute, ou, en second, un navire d'au moins deux mille tonneaux de jauge nette ou quatre mille tonneaux de jauge brute ;

« 3° Avoir servi pendant deux ans, au moins, comme lieutenant de port de 1re classe.

« Pour l'emploi de lieutenant de port :

« 1° Avoir servi comme officier dans la marine de l'Etat ;

« 2° Avoir le brevet de capitaine au long cours et avoir, pendant cinq ans, au moins, commandé en premier un navire d'un minimum de cinq cents tonneaux de jauge nette ou mille tonneaux de jauge brute, ou en second un navire d'au moins douze cents tonneaux de jauge nette ou deux mille quatre cents tonneaux de jauge brute ;

« 3° Avoir servi pendant quatre ans au moins, comme maître de port de 1re classe.

« Pour l'emploi de maître de port :

« 1° Avoir le brevet de capitaine au long cours et avoir, pendant cinq ans au moins, commandé en premier un navire d'un tonnage quelconque, ou en second, un navire d'un minimum de cinq cents tonneaux de jauge nette ou mille tonneaux de jauge brute ;

« 2° Avoir servi comme maître à bord des bâtiments de l'Etat et justifier de dix ans de navigation effective ;

« 3° Avoir cinq ans de service comme pilote breveté ;

« 4° Avoir commandé pendant cinq ans au moins comme maître au cabotage.

ART. 2.

Le décret susvisé du 8 décembre 1896 est et demeure abrogé.

ART. 3.

Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,

PIERRE BAUDIN.

PERSONNEL

(N° 71)

I. — INGÉNIEURS.

1° NOMINATIONS.

Décret du 21 *février* 1901. — M. **Courtier** (Charles), Elève-Ingénieur hors de concours, est nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe pour prendre rang à dater 1er mars 1901.

Arrêté du 23 *mars* 1901. — M. **Pasteur** (Aristide), conducteur principal chargé des fonctions d'Ingénieur à Béthune, est nommé Sous-Ingénieur pour prendre rang à dater du 1er avril 1901.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

Arrêté du 19 *avril* 1901. — M. **Marquetty** (Ernest), conducteur de 1re classe faisant fonction d'ingénieur ordinaire au service du département des Basses-Alpes, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour occuper, en Annam, un poste d'Ingénieur, chef de service de l'Hydraulique agricole.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS ILLIMITÉS

Arrêté du 23 *mars* 1901. — M. **Bezault**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Beaune, au service ordinaire du département de la Côte d'Or et au service de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Galliot**, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à accepter les fonctions de Directeur des travaux de construction du port de Montevideo.

Arrêté du 1er *avril* 1901. — M. **Pavie**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé, à la résidence de Paris, du service de la 3e section de la navigation de la Marne et attaché à la Commission militaire de la navigation, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à accepter les fonctions de Directeur général de la Compagnie générale française de tramways.

4° DISPONIBILITÉ.

Arrêté du 23 *mars* 1901. — M. **Courtier**, nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe par décret du 21 février 1901, est placé, pour raisons de santé, dans la situation de disponibilité avec demi-traitement.

5° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Châtel**, Ingénieur en chef de 1re classe. . . .	12 avril 1901

6° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Dumoulin** (Frédéric), Sous-Ingénieur. . . .	26 mars 1901

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 28 *février* 1901. — MM. **Lévy** (Maurice), Inspecteur général de 2me classe et **Hirsch** (Joseph), Inspecteur général honoraire, sont nommés Membres de la Commission centrale des Machines à vapeur.

Arrêté du 15 *mars* 1901. — Le service de construction et de contrôle des travaux de Cosne à Clamecy et d'Auxerre à Gien (M. **Callon**, Ingénieur en chef) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au dépôt des archives centrales du contrôle du réseau P.-L.-M.

Par le même arrêté, la section de la ligne de Monéteau à Saint-Florentin, entre Monéteau et Pontigny, qui fait actuellement partie du 2e arrondissement (M. **Roth**, Ingénieur ordinaire à Auxerre) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Callon**, est rattachée au 1er arrondissement (M. **Breuillé**, Ingénieur ordinaire à Auxerre).

Par suite, le 2e arrondissement de ce service est supprimé, les 3e et 4e arrondissements actuels (MM. **Rogie** et **Suquet**, Ingénieurs ordinaires à Nevers et à Troyes) prennent les numéros 2 et 3.

Arrêté du 17 *mars* 1901.— Le service des annonces des crues des bas-

sins de l'Hérault et de l'Orb est rattaché au 9e arrondissement d'Inspection générale.

Idem. — MM. **Barlatier de Mas**, **Duportal** et **Mancel**, Inspecteurs généraux de 2e classe, sont nommés membres de la commission des crues, en remplacement de MM. **Jozon**, **Fournier** et **Alard**.

Arrêté du 22 mars 1901. — M. **Mahieu**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Rodez, au service ordinaire du département de l'Aveyron et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Le Cornec**, est attaché, à la résidence de Paris, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Desprez**, nommé Ingénieur en chef.

1° Service de la navigation de la Seine. — 1re section, 2e division, arrondissement unique ;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Moron** 3e arrondissement (Ligne de Corbeil à Montereau par Melun).

Arrêté du 23 mars 1901. — M. **Leverve**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence du Blanc, au service ordinaire du département de l'Indre et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Leroux**, est attaché, à la résidence de Montélimar, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Guiotton**, mis en congé, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Drôme, arrondissement de Montélimar ;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Clerc**, 1er arrondissement (Ligne de Nyons à Pierrelate) ;

3° Service hydrométrique du bassin de la Drôme, arrondissement unique.

Idem. — M. **Trouche** (Marcellin), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes, est chargé, à la résidence de Puget-Théniers, de l'arrondissement du Nord-Ouest du service ordinaire du même département et du 2e arrondissement (Ligne de Puget-Théniers à Nice, section comprise entre Puget-Théniers et Touët-de-Beuil) du service de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Imbert**, en remplacement de M. **Bonhomme**, appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 1er avril. — M. **Balling**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Paris, au service du Secrétariat du Conseil géné-

ral des Ponts et Chaussées, est attaché, à la résidence du Havre, au service maritime du département de la Seine-Inférieure, 1re section, 1er arrondissement, en remplacement de M. **Ducrocq**, appelé aux fonctions d'Ingénieur en chef.

Arrêté du 3 *avril* 1901. — M. **Charguéraud**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Seine, est chargé, à la résidence de Paris, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Pavie**, mis en congé illimité, savoir :

1° Service de la navigation de la Marne (3e section);

2° Service hydrométrique du bassin de la Marne, dans les départements de l'Aisne et de la Marne.

M. **Charguéraud** est en outre adjoint à la Direction des Routes, de la navigation et des mines pour l'étude des questions relatives aux grands travaux.

Il fera également partie de la Commission militaire de la navigation et des mines, en qualité de commissaire technique adjoint de la navigation.

M. **Charguéraud** remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

Décision du 5 *avril.* — M. **Mahieu**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Paris, au service de la navigation de la Seine, 1re section, 2e division, est attaché, en outre, provisoirement, au service du Secrétariat du Conseil général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Balling**, appelé à une autre destination.

Idem. — M. **Solente**, Ingénieur ordinaire de 3e classe des Mines, à Clermont-Ferrand, est chargé, en outre, de l'intérim du 4e arrondissement du service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de P.-L.-M., jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Tavera**.

Idem. — M. **Richen** (Camille), Conducteur de 1re classe, chargé des fonctions d'Ingénieur ordinaire au service ordinaire du département de l'Indre, est chargé, en outre, de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest, du service ordinaire du même département, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Leverve**.

Arrêté du 16 *avril.* – M. **Thurninger**, Ingénieur en chef de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du poste d'Ingénieur en chef-adjoint à l'Inspecteur général Directeur du Contrôle des chemins de fer du Nord, pour l'Inspection et le Contrôle des études et travaux des lignes

nouvelles, est adjoint, en outre, à l'Inspecteur général Directeur du Contrôle des chemins de fer de l'Est, en remplacement de M. **Châtel**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 16 *avril* 1901. — La limite séparative des 2e et 3e arrondissements du service de la 3e section de la navigation de la Seine fixée à l'aval du barrage de Poses, point kilométrique 202,1 est reportée à la limite des départements de l'Eure et de la Seine-Inférieure, point kilométrique 209,547.

Décision du 18 *avril.* — M. **Henry** (Ernest), Inspecteur général de 2me classe, est autorisé, tout en conservant ses attributions actuelles, à accepter les fonctions de Président du sous-comité technique de la vicinalité au Ministère de l'Intérieur.

Arrêté du 19 *avril.* — M. **Lombard**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Savoie, est chargé, à la résidence des Sables-d'Olonne, de l'arrondissement spécial du service maritime du département de la Vendée, en remplacement de M. **Dou**, nommé Ingénieur en chef.

Arrêté du 20 *avril.* — M. **Métour**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service municipal de la ville de Béziers et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics, est attaché, à la résidence de Sisteron, au service ordinaire du département des Basses-Alpes et au service hydrométrique du bassin de la Durance, en remplacement de M. **Marquetty**, appelé à une autre destination.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

29 *mars* 1901. — M. **Manouvrier** (Alfred), maréchal des logis au 10e régiment d'artillerie, déclaré admissible par la Commission instituée en vertu de la loi du 18 mars 1889, est nommé Conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département de la Seine-Inférieur, au service de la 4e section de la navigation de la Seine.

20 *avril.* — M. **Fougeat** (Henri), maréchal des logis chef au 1er régiment de hussards, déclaré admissible par la Commission instituée en vertu de la loi du 18 mars 1889, est nommé Conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département de la Marne.

2° AVANCEMENTS.

2 *avril.* — Les conducteurs ci-après désignés détachés au service des Travaux publics des Colonies, sont élevés, savoir :

Au grade de Conducteur principal de 2e classe à 3.800 francs.

MM. **Bouru** (Emile), Annam.
Munier (Antoine), Côte des Somalis.

Sont nommés Conducteurs principaux les Conducteurs de 1re classe ci-après désignés :

MM. **Lavallée** (Fernand), Nouvelle-Calédonie.
Cauquil (Clément), Annam.
Bourdeaud (Charles), Tonkin.
Laborde-Milaa (Antoine), Annam.

Sont élevés de la 2e à la 1re classe (Traitement 3.000 francs.)

MM. **Tessarech** (Antoine), Cambodge.
Solomiac (Emile), Tonkin.
Rouen (Léon), Tonkin.
Labbé (Alphonse), Nouvelle-Calédonie.
Lorans (Ludovic), Tonkin.
Gajan (Charles), Tonkin.
Aymé (Victor), Tonkin.
Pélicier (Alfred), Cochinchine.
Blot (René), Tonkin.
Blanchard de Laval (Jean), Martinique.

De la 3e à la 2e classe (Traitement 2.600 francs).

MM. **Labbé** (Jules), Tonkin.
Colonna de Léga (Jean), Corse, service ordinaire.
Guermeur (Charles), Tonkin.
Raynal (Michel), Tonkin.
Jaouen (Auguste), Cochinchine.
Faye (Alfred), Tonkin.

De la 4e à la 3e classe (Traitement 2.200 francs).

MM. **Blanc** (Louis), Annam.
Juséo (Jean), Tonkin.
Amiel (Henri), Madagascar.
Bessières (Edmond), Tonkin.
Rion (Charles), Tahiti.
Valette (Ferdinand), Cochinchine.
Crozat (Pierre) Tonkin.
Robert (Barthélemy), Cambodge.
Zannetti (Jean), Madagascar.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

23 *mars* 1901. — M. **Génot** (Henry), conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est remis en activité et autorisé à entrer au service vicinal du département de la Marne.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3 *avril*. — M. **Gironde** (Philippe), conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la ville de Commentry (Allier), est autorisé à entrer au service municipal de la ville de Vichy.

Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

26 *avril*. — M. **Cariou** (Hervé), conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Eure, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, est mis à la disposition du Gouverneur général de l'Algérie pour être employé au service de la circonscription de l'Est du département d'Alger.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉ

30 *mars*. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour raisons de santé à M. **Tartary** (Régis), conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris.

5° CONGÉ ILLIMITÉ

18 *mars* 1901. — M. **Toubert** (Charles), conducteur de 4e classe, en congé sans traitement, pour affaires personnelles, est mis, sur sa de-

mande, en congé illimité et autorisé à entrer au service de la Société d'éclairage électrique de Bordeaux et du Midi, à la résidence de Perpignan.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Poisson** (Arthur), conducteur principal, détaché au service municipal de la ville de Mayenne	1er janvier 1901
M. **Batisse** (Antoine), conducteur principal, Cantal, service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues. Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension	1er avril 1901
M. **Guillaud** (Jean-Baptiste), conducteur principal, Deux-Sèvres, service ordinaire. Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension	1er avril 1901
M. **Buissière** (Séraphin), conducteur principal, Isère, service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure. Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension	1er avril 1901
M. **Mabilat** (Maurice), conducteur principal, Indre, service des études et travaux du chemin de fer de Guéret à La Châtre. Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension	1er avril 1901
M. **Parant** (Léon), conducteur principal, Ain, service ordinaire Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension	1er avril 1901
M. **Lacour** (Joseph), conducteur principal, Meuse, service ordinaire. Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension	1er avril 1901
M. **Leroux** (François), conducteur principal, Seine-et-Oise, service ordinaire. Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension	1er avril 1901

M. **Grandidier** (Nicolas), conducteur principal, en congé illimité . . . . 1er avril 1901

M. **Sayous** (Jean), conducteur principal, Deux-Sèvres, service ordinaire.

Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension . . . . 1er avril 1901

M. **Demirmont** (Eugène), conducteur principal, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire. . . . . 1er avril 1901

M. **Legrain** (Eugène), conducteur principal, Orne, service ordinaire.

Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension. 1er avril 1901

M. **Santos-Cottin** (Joseph), conducteur de 1re classe, Isère, service ordinaire.

Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension . . . . 1er avril 1901

M. **Ouchy** (Balthazard), conducteur de 1re classe, Seine-et-Oise, service de la 3e section de la navigation de la Seine.

Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension . . . . 1er avril 1901

M. **Camp** (Mathieu), conducteur de 1re classe, Haute-Garonne, service ordinaire.

Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension . . . . 1er avril 1901

M. **Harcq-Bourdette** (Pierre), conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la ville de Salies-de-Béarn . . . . 1er avril 1901

M. **Rouzade** (Martin), conducteur de 2e classe, Lot, service ordinaire . . . . 1er avril 1901

M. **Glandier** (Théodule), conducteur principal, Seine-Inférieure, service maritime, 1re section . . . . . . 1er avril 1901

M. **Poupon** (Jules), conducteur principal, Sarthe, service des études et travaux du chemin de fer de Thorigné à Courtalain. . . . . 1er mai 1901

7° DÉCÈS.

Date du décès

M. **Guillery** (Auguste), conducteur principal, Haute-Marne, service ordinaire. . . . . 23 fév. 1901

M. **Hanzo** (Charles), conducteur de 3e classe, Marne, service ordinaire . . . . 14 mars 1901

M. **Maillard** (Prosper), conducteur principal, Finistère, service maritime . . . . 25 mars 1901

8° DÉCISIONS DIVERSES

18 *mars* 1901. — M. **Sabonadier** (Joseph), conducteur de 3e classe, attaché au service du département du Tarn, passe au service ordinaire du département du Gard.

23 *mars*. — M. **Audiffrain** (Marius), conducteur de 3e classe, détaché au service des Travaux publics de l'Indo-Chine, est attaché, dans le département du Nord, au service des études du canal de l'Escaut à la Meuse.

Idem. — M. **Paquier** (Victor), conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

25 mars. — M. **Heinrick** (Romain), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aube, passe au service ordinaire du département de la Haute-Marne.

Idem. — M. **Legrand** (Toussaint), conducteur de 3me classe, en retrait d'emploi sans traitement, est remis en activité et attaché, dans le département du Nord, au service des études du canal du Nord sur Paris.

27 *mars*. — M. **Betbeder-Matibet** (Paul), conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, passe, dans le département du Loiret, au service de la 3e section de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Gourguechon** (Eugène), conducteur de 3e classe, attaché dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Nord, est attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Ouest.

28 *mars*. — M. **Dessolle** (Philippe), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, passe au service maritime, 1re section du département de la Seine-Inférieure.

4 *avril.* — M. **Gosse** (Félix), conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics du Tonkin, est attaché au service ordinaire du département de la Savoie.

15 *avril.* — M. **Clément** (Joseph), conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Seine, au service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Etat, passe au service de la 3e section de la navigation de la Seine et aux services du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Nord et de l'Ouest, même département.

Idem. — M. **Pelou** (Henri), conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer du Midi, passe au service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Etat, même département.

Idem. — M. **Jannin** (Alexandre), conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou, passe au service du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer du Midi, même département.

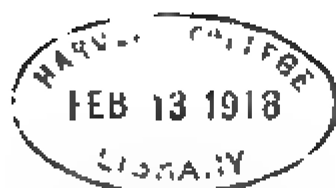
18 *avril.* — M. **Julien** (Augustin), conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, passe au service ordinaire du département de l'Hérault.

Idem. — M. **de Ramy** (Prosper), conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône.

26 *avril.* — M. **Fèvre** (Louis), conducteur de 3e classe, attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer d'Orléans, est attaché, en outre, au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Etat.

L'Éditeur-Gérant : E. BERNARD.

Courbevoie. — Imprimerie E. Bernard et Cie, 14, rue de la Station.
Bureaux : 29, Quai des Grands-Augustins — Paris.



8e SÉRIE 5e CAHIER

e recueil — **Partie technique** — paraît tous les trois mois : en avril, juillet, octobre et janvier.

› — **Partie administrative** — paraît tous les mois.

ANNALES
DES
PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES
CONCERNANT
L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES
ET
DOCUMENTS ADMINISTRATIFS
CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS

1901
— MAI —

PARIS
E. BERNARD ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
29, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 29

TABLE DES MATIÈRES PAR ORDRE D'INSERTION

DÉCRETS

(N° 72)

[25 janvier 1901]

Décret autorisant des travaux au port de Boulogne-sur-Mer.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé aux travaux d'élargissement et d'approfondissement de la souille des transatlantiques au port de Boulogne (Pas-de-Calais), conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé et à l'avis, également susvisé, du conseil général des ponts et chaussées.

La dépense de ces travaux est évaluée à 350.000 fr.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce de Boulogne, ainsi qu'il résulte de ses délibérations des 16 juin 1899 et 17 août 1900, de fournir des subsides correspondant à la totalité de la dépense devant résulter de ces travaux.

Les sommes annuellement nécessaires et l'époque des versements seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — La dépense sera inscrite au chapitre ouvert à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration et l'extension des ports maritimes.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* et inséré au *Bulletin des Lois* de la République française.

(N° 73)

[25 janvier 1901]

Décret affectant au département des travaux publics un terrain domanial à Bayonne.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu le rapport des ingénieurs du service maritime du département des Basses-Pyrénées, en date du 1er février 1899 ; ensemble le plan joint à leur rapport ;

Vu la lettre du ministre des finances, contenant adhésion, en date du 8 novembre 1900 ;

Vu l'ordonnance royale du 14 juin 1833 et la loi de finances du 28 décembre 1895,

Décrète :

Art. 1er. — Est affectée au département des travaux publics, service du port de Bayonne, pour être utilisée dans l'intérêt du commerce maritime, une bande de terrain de 25 mètres de largeur et d'une longueur de 250 mètres environ, située sur la rive droite de l'Adour, à Bayonne.

La parcelle de terrain est désignée par une teinte rose sur le plan susvisé qui restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal Officiel* et inséré au *Bulletin des Lois.*

(N° 74)

[28 janvier 1901]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Marseille.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Marseille et sa banlieue, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de lignes de tramways à traction mécanique destinées au transport des voyageurs, des petits colis et, éventuellement, des marchandises et comprenant les lignes indiquées à l'article 3 de la convention ci-dessus visée, du 3 novembre 1900.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau de tramways ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Marseille est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de lignes de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé, qui remplacera le cahier des charges annexé au décret du 30 mai 1900.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 3 novembre 1900, entre le maire de Marseille, au nom de la ville, et la compagnie générale française de tramways pour la rétrocession du réseau de tramways mentionné à l'article 1er ci-dessus et du réseau qui a fait l'objet du décret du 30 mai 1900, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie générale française de tramways sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION

Entre les soussignés :

M. Siméon Flaissières, maire de la ville de Marseille, agissant en cette qualité en vertu des délibérations du conseil municipal, en date des 12 et 29 octobre 1897 et 12 février 1898,

D'une part,

Et M. Louis Guary, administrateur délégué de la compagnie générale française de tramways, dont le siège social est à Paris, rue de la Chaussée-

d'Antin, n° 60, agissant en cette qualité, et en vertu des décisions du conseil d'administration de ladite compagnie en date des 6 octobre 1897 et 19 janvier 1898.

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er — La ville de Marseille s'engage à demander à l'Etat, pour la rétrocéder à la compagnie générale française de tramways, l'autorisation de substituer la traction électrique avec fil aérien à la traction animale ou à vapeur sur les lignes de tramways exploitées par cette compagnie sur le territoire de la commune et qui font l'objet des traités du 20 décembre 1873, du 15 février 1890, du 25 juin 1891, du 5 août 1897 et du 5 mai 1900, approuvés par les décrets en date des 19 septembre et 7 décembre 1874, 26 août 1890, 8 septembre 1892, 13 juin 1898 et 30 mai 1900.

Ces lignes, qui constituent le réseau actuel des tramways de Marseille, sont les suivantes :

1° De la place Victor-Gelu, quai du Port, quai de la Fraternité, Canebière, rue Noailles, allées de Meilhan, le Chapitre, boulevard Longchamp, boulevard Philippon, boulevard du Jardin-Zoologique jusqu'à l'entrée du jardin zoologique, le chemin des Chartreux, en suivant la route nationale n° 8 *bis* jusqu'à la Croix-Rouge;

2° De la place des Capucines, boulevard Dugommier, boulevard du Musée, cours Lieutaud, partie du boulevard Baille, grand chemin de Toulon, route nationale n° 8 jusqu'à Saint-Marcel;

3° Du cours Saint-Louis, la rue de Rome, la place Castellane, les avenues du Prado, le chemin du littoral, par Bonneveine, la Pointe-Rouge jusqu'à la Madrague de Montredon, la promenade de la Plage, le chemin de la Corniche par l'Oriol, les Catalans, le boulevard de la Corderie, boulevard Notre-Dame, les deux chaussées du cours Pierre-Puget, la place Estrangin en traversant la rue Paradis, les deux chaussées du boulevard du Muy, la place de la Préfecture, place et rue Saint-Ferréol, la rue Armény, la place de Rome, partie de la rue des Templiers et la place du Change;

4° La rue Colbert, la rue de la République, le quai de la Joliette par le boulevard des Dames à la rue de la République, la place de la Joliette, le boulevard Maritime, le boulevard de Paris, la rue Saint-Cassien, le contour des bassins de radoub et le chemin du littoral jusqu'à l'Estaque;

5° Du cours Belsunce, la rue d'Aix, le chemin d'Aix, l'avenue d'Arenc, la route nationale n° 8 jusqu'à Saint-Louis;

6° Du boulevard Longchamp par le boulevard National, jusqu'au boulevard Mirabeau;

7° Du rond point du Prado, Nouveau-Boulevard jusqu'à Mazargues.

Art. 2. — La ville de Marseille s'engage également à demander à l'état l'unification, au 31 décembre 1950, des dates d'expiration des concessions précédemment accordées à la ville de Marseille et rétrocédées à la compagnie; et à rétrocéder les concessions ainsi modifiées à la compagnie générale française de tramways pour une durée égale à la durée qui sera accordée par l'Etat pour l'unification de ces concessions.

Art. 3. — La ville de Marseille s'engage, en outre, à rétrocéder à la compagnie générale française de tramways, pour une durée égale à la durée de la concession qui pourra lui être accordée par l'Etat, concession qu'elle demande jusqu'au 31 décembre 1950, l'établissement et l'exploitation des lignes ci-après formant un réseau complémentaire de tramways à traction mécanique destiné au transport des voyageurs, des petits colis et, éventuellement, des marchandises.

Ce réseau comprendra les lignes, embranchements et raccordements ci-après :

1° Une ligne de Saint-Barthélemy à la Joliette, empruntant le chemin vicinal n° 24 de Saint-Barthélemy, le boulevard Burel, la rue Belle-de-Mai, la rue Guérin, le boulevard de Strasbourg et la rue de Forbin jusqu'à la place de la Joliette;

2° Une ligne de la Bourse à Mazargues, empruntant la rue Paradis, l'avenue du Prado, le chemin vicinal n° 8 de Montredon-Mazargues jusqu'à l'église du village de Mazargues;

3° Une ligne de Castellane au Cabot, empruntant le chemin vicinal de grande communication n° 1 jusqu'au village du Cabot;

4° Une ligne de l'église des Chartreux au chemin de Saint-Barnabé, empruntant la traverse des Chartreux, le boulevard Banon, la rue Saint-Bruno et le boulevard Rougier;

5° Une ligne du quai de la Fraternité au boulevard Vauban, empruntant le quai de la Fraternité, le quai du Canal, la rue de Breteuil, la rue de Montebello, le boulevard Vauban jusqu'à la rue de la Guadeloupe;

6° Une ligne du quai de la Fraternité à Endoume, empruntant la rue Sainte, la rue Grignan, la place de la Corderie, la rue d'Endoume, la place Dumarsais, le chemin vicinal d'Endoume jusqu'à la place de l'Eglise, avec un embranchement jusqu'à l'extrémité du boulevard Bompard;

7° Une ligne du quai de la Joliette à la gare Saint-Charles, empruntant le boulevard des Dames, la place d'Aix, le boulevard de la Paix et le boulevard de la Gare;

8° Une ligne du boulevard de la Madeleine à la place Castellane, empruntant la rue Saint-Savournin, la place Saint-Michel, la rue Saint-François-de-Paule, la rue des Minimes, la place Notre-Dame-du-Mont, la rue de Lodi, le boulevard Baille jusqu'à la place Castellane;

9° Une ligne de la place Castellane à l'asile des aliénés, empruntant le boulevard Baille dans toute sa longueur;

10° Une ligne de la place Périer au Prado, empruntant le boulevard Périer jusqu'à l'avenue du Prado;

11° Une ligne de la Belle-de-Mai au Palais-Longchamp, empruntant la rue Belle-de-Mai, la rue Bleue, la rue Guibal, la rue Bénédit, la place Leverrier et le boulevard Montricher;

12° Une ligne de la place Marceau à Arenc, empruntant le boulevard de Paris et la rue d'Anthoine;

13° Une ligne de la route d'Aix à Saint-Louis par le boulevard Oddo, le chemin de la Madrague et le boulevard Ledru-Rollin;

14° Un prolongement de la ligne de la Croix-Rouge jusqu'au plan-de-Cuques;

15° Une ligne de Castellane à la gare du Prado, empruntant le chemin

du Rouet, le boulevard d'accès à la gare du Prado et le boulevard de la Gare-du-Sud ;

16° Le prolongement jusqu'au village de Saint-Antoine de la ligne du cours Belsunce à Saint-Louis ;

17° Une ligne de la place de la Joliette à la place Victor-Gelu par la rue Mazenod, la rue Marchetti et les quais ;

18° Le prolongement de la ligne de Mazargues, du rond-point de Mazargues, jusqu'au boulevard de la Concorde à Mazargues, à l'intersection avec la Grand'Rue ;

19° Une ligne du boulevard de la Madeleine à Saint-Julien par la Blancarde et Saint-Barnabé ;

20° Un embranchement entre la route nationale n° 8 et le village de la Pomme par le boulevard de la Pomme ;

21° Une ligne entre le cours du Chapitre et le boulevard de la Liberté par la rue de la Grande-Armée.

Art. 4. — La Compagnie générale française de tramways déclare accepter les trois rétrocessions mentionnées aux articles 1, 2 et 3 ci-dessus, elles lui sont consenties, conformément à la loi du 11 juin 1880, aux conditions stipulées au cahier des charges ci-annexé, des concessions faites par l'Etat à la ville de Marseille et, en outre, aux conditions ci-après, auxquelles la compagnie déclare expressément souscrire.

Art. 5. — Les projets d'exécution séront dressés d'un commun accord entre la ville et la compagnie avant d'être soumis à l'approbation du préfet. Les dispositions de détail seront concertées entre la ville et la compagnie avant d'être proposées au préfet.

En cas de désaccord, la ville et la compagnie s'en remettront à la décision du préfet.

Art. 6. — Le système de traction adopté sera électrique à fil aérien avec trolley Dickinson et suspension par poteaux consoles.

Toutefois les poteaux pourront être remplacés par des haubans là où les trottoirs sont insuffisants, mais avec l'autorisation de la ville de Marseille.

La compagnie devra, à ses risques et périls, se pourvoir des autorisations des propriétaires intéressés.

La compagnie installera sur les places, carrefours, voies principales et autres emplacements constituant des points de concentration du public, des poteaux décoratifs susceptibles de recevoir des lampes électriques, des trophées, des écussons, etc., à l'occasion des fêtes publiques et solennités quelconques.

La ville aura le libre et gratuit usage, pour son propre service, des poteaux et autres appareils formant support, pour telle destination qui lui conviendra, mais à condition de ne par les détériorer et de ne gêner en rien la circulation des voitures de tramways.

Les feeders d'alimentation seront obligatoirement souterrains dans l'étendue de la première zone, délimitée à l'article 23 du cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 7. — Il sera établi des doubles voies sur tous les points du réseau ayant la largeur réglementaire prévue par le cahier des charges.

La compagnie pourra, en outre, demander au préfet l'autorisation

d'établir des voies de garage aux points terminus ainsi que des boucles et des voies de raccordement suivant les besoins du trafic, soit pour des services de navette, soit pour des services directs.

Les dispositions de ces voies seront concertées entre la ville et la compagnie avant d'être proposées au préfet.

En cas de désaccord, la ville et la compagnie s'en remettront à la décision du préfet.

Art. 8. — Toutes dépenses de transformation de construction, d'entretien et d'exploitation du réseau seront à la charge de la compagnie.

La compagnie devra remettre les chaussées en bon état.

Les travaux de toute nature à exécuter aux pavages, empierrements, bordures, trottoirs, égouts, conduites, etc., qui seront la conséquence de la transformation, de la construction et de l'exploitation des lignes seront à la charge de la compagnie, sans qu'il puisse en résulter, dans aucun cas, une charge quelconque pour la ville.

La compagnie exécutera, en outre, à ses frais, l'élargissement du chemin de Saint-Julien dans la partie comprise entre les villages de Saint-Barnabé et Saint-Julien, conformément aux plans et devis dressés par la ville et remis à la compagnie.

Sur les voies municipales, les rails seront noyés dans la chaussée et compris dans une zone de pavage, dans les conditions indiquées aux articles 6 et 12 du cahier des charges ci-annexé; exception est faite pour la ligne de la Madeleine à Saint-Julien dans la partie comprise entre les villages de Saint-Barnabé et Saint-Julien où le pavage sera remplacé par un empierrement; la largeur à paver se bornera au caniveau compris entre le rail et la bordure du trottoir.

La compagnie s'engage, en outre, à établir un pavage sur la zone à sa charge, sur le chemin de grande communication n° 1, entre Castellane et l'église du Rouet.

La zone de pavage à la charge de la compagnie sera constituée avec des pavés de même nature et de mêmes dimensions que les pavés occupant déjà les mêmes voies publiques.

Dans le cas où il n'existerait pas de pavés occupant déjà les voies, le pavage serait exécuté en grès de la Ciotat; dans tous les cas, les pavés touchant immédiatement les rails devront être en porphyre de Saint-Raphaël.

Ce pavage sera exécuté conformément aux prescriptions du cahier des charges pour l'entretien et la construction des voies pavées de la ville et sous la surveillance de la ville.

Par dérogation aux obligations prévues au cahier des charges annexé, lorsque des modifications de nivellement de chaussées ou autres auront lieu sur les voies empruntées, la compagnie aura à sa charge les travaux à exécuter pour raccorder ou mettre en harmonie son installation ou le pavage de la zone lui incombant avec les nouvelles dispositions des voies en cause. S'il s'agit de la transformation du pavage, la compagnie, au fur et à mesure des réparations de la surface à sa charge, adoptera des pavés de même nature et de mêmes dimensions que ceux employés par la ville.

L'élagage des arbres, s'il est nécessaire au fonctionnement du service des tramways, sera exécuté par les soins de la ville, aux frais de la compagnie.

L'entretien des zones de pavage ou d'empierrement sur les voies municipales sera exécuté sous la surveillance de la ville.

Le nettoyage des rails et l'enlèvement des boues et poussières en provenant seront à la charge de la compagnie qui devra se conformer, pour ce faire, aux prescriptions des arrêtés de police et aux indications des services de voirie.

Une salle d'attente suffisamment vaste sera construite place de la Joliette, et les dessins en seront, au préalable, soumis à la municipalité. Elle sera toujours entretenue en parfait état de propreté.

Art. 9. — La compagnie devra supporter les dépenses nécessaires pour l'exécution des travaux de protection et de mise en état des lignes télégraphiques et téléphoniques existantes à la date de la mise en exploitation des tramways à traction électrique, ainsi que pour assurer leur bon fonctionnement.

Art. 10. — Les tarifs des dimanches et fêtes pour les voyageurs, indiqués à l'article 23 du cahier des charges ci-annexés seront abaissés uniformément à 10 centimes à partir du 1er mars qui suivra l'année dans laquelle la recette brute aura atteint 7 millions de francs sur l'ensemble des lignes quelconques de tramways qui seraient exploitées par la compagnie sur le territoire de la commune de Marseille, en vertu de concessions ou rétrocessions régulières, l'année étant comptée du 1er janvier au 31 décembre; ils ne pourront plus être relevés jusqu'à l'expiration de la rétrocession, même au cas où la recette des années ultérieures serait inférieure à 7 millions de francs.

Art. 11. — Les voitures seront fermées ou bien ouvertes selon les saisons.

Les horaires seront établis d'accord avec la ville avant d'être soumis à l'approbation préfectorale. Dans le cas où l'accord ne pourrait se faire, la ville et la compagnie s'en remettront à la décision du préfet.

Dès que la transformation de l'ancien réseau sera complète et que les lignes nouvelles, objet de l'article 3 de la présente convention, seront mises en exploitation, pour atteindre la recette de 7 millions dans l'espace d'une année, comptée du 1er janvier au 31 décembre, la ville pourra, dans l'application du paragraphe précédent et sous réserve de l'approbation du préfet, imposer à la compagnie un parcours total de 11 millions de kilomètres-voitures, y compris les kilomètres parcourus par les voitures de remorque, cette répartition de kilomètres-voitures se faisant sous la surveillance de la ville, sous réserve de l'approbation du préfet.

Dans le cas où l'on n'obtiendrait pas le chiffre de 7 millions de francs dans les conditions ci-dessus, la ville pourra, sous réserve de l'approbation du préfet, imposer à la compagnie jusqu'à 12 millions de kilomètres-voitures, y compris les voitures de remorque sur l'ensemble de ces lignes.

Il est entendu que les deux chiffres ci-dessus de recettes et de kilomètres s'appliquent à l'ensemble des lignes quelconques de tramways qui seraient exploitées par la compagnie sur le territoire de la commune de Marseille en vertu de concessions ou de rétrocessions régulières.

Les arrêts seront déterminés d'un commun accord entre la ville et la compagnie, sous la réserve de l'autorisation préfectorale. Aux endroits du centre de la ville dangereux pour la circulation, il sera établi par la compagnie des refuges à ces points d'arrêts. En cas de désaccord sur l'ap-

plication du présent paragraphe, la ville et la compagnie s'en remettront à la décision du préfet.

Le service actuel de nuit aux abattoirs sera maintenu, c'est-à-dire que chaque nuit un voyage aller et retour entre la Cannebière et les nouveaux abattoirs sera effectué à l'heure indiquée par la ville avec l'approbation du préfet.

Art. 12. — La compagnie devra payer à la ville une redevance, fixée à forfait à 100,000 francs par an, pour droits de voirie et stationnement, jusqu'à ce que la recette totale annuelle, comptée du 1er janvier au 31 décembre, ait atteint 7 millions de francs.

Si la recette totale dépasse ce chiffre de 7 millions, la compagnie des tramways versera, en outre des 100,000 fr. ci-dessus, un droit supplémentaire de 4 p. 100 sur l'excédent de recettes, au delà de 7 millions de francs, et ce jusqu'à 8 millions ; au-dessus de 8 millions, le droit supplémentaire sera augmenté de 1 p. 100 sur chaque million de francs correspondant ; de sorte que si la recette atteint 10 millions, par exemple, la redevance à la ville sera de 100,000 fr. pour les sept premiers millions, 40,000 fr. pour le huitième million, 50,000 pour le neuvième million et 60,000 pour le dixième million et ainsi de suite.

Le chiffre de cette redevance ne pourra être modifié quelles que puissent être les variations ou suppressions des droits de stationnement.

D'autre part, la ville versera à la compagnie une subvention annuelle équivalente aux droits d'octroi payés par la compagnie sur les charbons nécessaires à son exploitation.

Le chiffre de cette subvention sera égal à la somme réellement payée par la compagnie pour droits d'octroi sur les charbons nécessaires à son exploitation quels que puissent être les tarifs de ces droits, et cette subvention disparaîtrait si ces droits venaient à être supprimés.

Il est entendu que ces dispositions sont applicables aux recettes faites par la compagnie sur l'ensemble des lignes de tramways qui seraient exploitées par elle sur le territoire de la commune de Marseille, en vertu de concessions ou de rétrocessions régulières, ainsi qu'aux charbons utilisés pour les mêmes lignes.

La redevance indiquée ci-dessus à payer par la compagnie sera exigible à partir du 16 août 1899. La subvention à payer par la ville à la compagnie sera exigible à partir de la même date.

La liquidation de la redevance sera faite tous les trois mois par les soins de la compagnie, sur un état de recettes d'après les feuilles de perception des conducteurs, et la compagnie devra produire ses livres pour toutes les vérifications des recettes que la ville croira devoir faire.

Les versements seront effectués dans le courant du mois qui suivra chaque trimestre.

La liquidation de la subvention sera faite tous les trois mois et les versements seront de même effectués dans le courant du mois qui suivra chaque trimestre.

Tous les droits de voirie, de stationnement et de redevances quelconques seront calculés suivant les dispositions du présent article, sans que la ville puisse imposer d'autres charges à la compagnie des tramways.

Art. 13. — Si, en 1918, un autre système de traction électrique présentait des avantages aussi économiques au point de vue des dépenses

d'exploitation que le système par trolley, avec fil aérien, sans nécessiter ni fils aériens, ni installations encombrantes dans les rues, et que ce système ait déjà été appliqué avec succès dans une ville de France ou à l'étranger, la compagnie devra, sur la demande de la ville, approuvée par M. le ministre des travaux publics, adopter, à partir de 1918, ce système pour toutes les parties des lignes qui empruntent les rues Cannebière, de la République, de Noailles, de Rome, Saint-Ferréol, place Saint-Ferréol et de la Préfecture.

Toutefois, cette obligation pour la compagnie de modifier son système de traction ne pourra pas dépasser la date du 31 décembre 1930.

Une commission composée de trois ingénieurs nommés, l'un par la ville, l'autre par la compagnie et le troisième par M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département, sera chargée d'établir la comparaison entre les frais d'exploitation du système proposé par la ville et du système employé à cette époque par la compagnie générale française de tramways.

Dans cette comparaison, les frais d'exploitation comprendront, en dehors des frais généraux divers, les frais de traction, d'entretien et d'amortissement, ces derniers frais devant être répartis sur le nombre d'années pendant lesquelles chaque système aura été ou devra être employé.

Art. 14. — La compagnie générale française de tramways ne pourra, en aucun cas, être obligée d'assurer à ses frais l'exploitation des services d'omnibus qui viendraient à cesser par suite de l'application de la traction électrique aux tramways et de la construction des nouvelles lignes.

Cependant, elle s'oblige à assurer ou à faire assurer sous sa responsabilité les services d'omnibus de banlieue ci-dessous depuis le point terminus actuel jusqu'au point de contact avec ces lignes de tramways :

1° De Chateau-Gombert à la Rose;
2° Des Olives à la Rose ;
3° De l'Estaque-gare à Saint-Louis;
4° De Saint-Louis aux Aygalades;
5° De Saint-Antoine à Saint-Louis;
(Ce service devant être supprimé lorsque la compagnie aura prolongé sa ligne de tramways de Saint-Louis jusqu'à Saint-Antoine).
6° De Sainte-Marguerite à Saint-Tronc;
7° Du boulevard de Plombières à Sainte-Marthe;
8° De Saint-Barnabé aux Caillols;
9° De l'église des Chartreux à Montolivet.

Les conditions d'horaire sont celles actuelles, sauf pour les omnibus de l'Estaque-Gare à Saint-Louis et de Saint-Louis aux Aygalades qui circuleront aux quarante-cinq minutes.

Les prix de transport ne pourront pas excéder les chiffres suivants :

De la Rose à Saint-Jérôme, 10 centimes; à Saint-Mître, 15 centimes; à Château-Gombert, 25 centimes,

De Saint-Jérôme à Saint-Mître, 10 centimes à Château-Gombert, 15 centimes.

De Saint-Mître à Château-Gombert 15 centimes.

De la Rose aux Olives, 15 centimes.

De Saint-Louis à Saint-André, 10 centimes ; à Saint-Henri 15 centimes, à l'Estaque, 25 centimes.

De Saint-André à Saint-Henri, 10 centimes ; à l'Estaque, 15 centimes.
De Saint-Henri à l'Estaque, 10 centimes
De Saint-Louis à la Viste, 15 centimes ; à Saint-Antoine, 20 centimes.
De la Viste à Saint-Antoine, 10 centimes.
De Saint-Louis aux Aygalades, 10 centimes.
De Sainte-Marguerite à Saint-Tronc, 10 centimes.
Du boulevard de Plombières à Sainte-Marthe, 10 centimes.
De Saint-Barnabé aux Caillols, 15 centimes.
De l'église des Chartreux à Montolivet, 15 centimes.

La compagnie s'engage, en outre, à faire assurer les services de Vaufrèges, de la Panouse et du col de Botte, dans les conditions actuelles, sous la réserve que la subvention à payer par la compagnie à chacun des entrepreneurs de ces trois derniers services ne dépassera pas 1,800 fr. par an.

Art. 15. — Sur la demande de M. le maire et pour une ou plusieurs voitures complètes, la compagnie transportera en commun avec un rabais de 50 p. 100 : 1° les enfants des écoles communales et les maîtres ou maîtresses qui les accompagneront ; 2° les pompiers et services de troupes en cas de nécessité.

Les agents d'octroi en tenue pour se rendre à leur poste, de la ville aux barrières et des barrières en ville, voyageront gratuitement sur toutes les voitures.

Art. 16. — Les voitures de tramways devront tenir leur droite.

Art. 17. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction du cahier des charges, ont été modifiés les articles ou portions d'articles suivants du cahier des charges type : 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 23.

Les articles 38 et 39 sont supprimés.

Art. 18. — Après l'approbation des projets d'exécution, la compagnie devra remettre à l'administration municipale deux expéditions conformes des projets définitifs.

La compagnie sera tenue de transmettre, chaque année, au maire de Marseille en double expédition, le rapport annuel des actionnaires, un résumé des comptes des recettes et un extrait du procès-verbal des délibérations de son assemblée générale.

Art. 19. — La présente convention, jointe au cahier des charges accepté à la même date, annule et remplace toutes les conventions antérieures avec la ville, de même que le cahier des charges ci-annexé annule et remplace tous les cahiers des charges antérieurs, y compris la convention et le cahier des charges du 5 mai 1900, annexés au décret du 30 mai 1900.

Art. 20. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 64,000 fr. en numéraire ou en rente sur l'Etat, calculés conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise et ne sera remboursée à la compagnie générale française de tramways qu'après l'expiration de la concession.

Art. 21. — La compagnie rétrocessionnaire fait dès à présent, élection de domicile à Marseille, chez le directeur de tramways à l'établissement des Chartreux, où toutes pièces, actes, ordres, etc., lui seront adressés ou signifiés.

Art. 22. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu le présent traité et le cahier des charges y annexé seront supportés par la compagnie.

Fait en quadruple expédition à Marseille, le 3 novembre 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE PREMIER

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs, des petits colis et éventuellement des marchandises sur la demande du concessionnaire.

La traction aura lieu par moteur mécanique d'un système approuvé par le ministre des travaux publics sur la proposition du concessionnaire.

Art. 2. — Ce réseau comprendra :

I. — Les lignes faisant l'objet des décrets en date du 19 septembre 1874, 7 décembre 1874, 26 août 1890, 8 septembre 1892, 13 juin 1898 et 20 mai 1900, qui comprennent et empruntent les voies publiques ci-après désignées, qui dépendent tant de la grande voirie que de la voirie urbaine et vicinale sur le territoire de la commune de Marseille.

1° De la place Victor-Gelu, quai du Port, quai de la Fraternité, Canebière, rue Noailles, allées de Meilhan, le Chapitre, boulevard Longchamp, boulevard Philippon, boulevard du Jardin-Zoologique jusqu'à l'entrée du jardin zoologique, le chemin des Chartreux, en suivant la route nationale n° 8 *bis* jusqu'à la Croix-Rouge;

2° De la place des Capucines, boulevard Dugommier, boulevard du Musée, cours Lieutaud, partie du boulevard Baille, grand chemin de Toulon, route nationale n° 8 jusqu'à Saint-Marcel ;

3° Du cours Saint-Louis, rue de Rome, la place Castellane, les avenues du Prado, le chemin du littoral par Bonneveine, la Pointe Rouge jusqu'à la Madrague de Montredon, la promenade de la Plage, le chemin de la Corniche par l'Oriol, les Catalans, le boulevard de la Corderie, place de la Corderie, boulevard Notre-Dame, les deux chaussées du cours Pierre-Puget, la place Estrangin en traversant la rue Paradis, les deux chaussées du boulevard de Muy, la place de la Préfecture, place et rue Saint-Ferréol, la rue Armény, la place de Rome, partie de la rue des Templiers et la place du Change ;

4° La rue Colbert, la rue de la République, du quai de la Joliette par le boulevard des Dames à la rue de la République, la place de la Joliette, le boulevard Maritime, le boulevard de Paris, la rue Saint-Cassien, le contour des bassins de radoub et le chemin du littoral jusqu'à l'Estarque.

5° Du cours Belzunce, la rue d'Aix, le chemin d'Aix, l'avenue d'Arenc, la route nationale n° 8 jusqu'à Saint-Louis;

6° Du boulevard Longchamp, par le boulevard National jusqu'au boulevard Mirabeau;

7° Du rond-point du Prado, le nouveau boulevard jusqu'à Mazargues;

II. — Les nouvelles lignes qui comprendront et emprunteront les voies publiques ci-après désignées dépendant tant de la grande voirie que de la voirie urbaine et vicinale :

1° Le chemin de Saint-Barthélemy (chemin vicinal n° 24), le boulevard Burel, la rue Belle-de-Mai, le rue Guérin, le boulevard de Strasbourg et la rue de Forbin jusqu'à la place de la Joliette;

2° La rue Paradis, l'avenue du Prado et le chemin vicinal de Montredon-Mazargues n° 8 jusqu'à la place de l'Eglise du village de Mazargues;

3° Le chemin vicinal de grande communication n° 1 jusqu'au village du Cabot.

4° La place de l'Eglise des Chartreux, la traversée des Chartreux, le boulevard Banon, le rue Saint-Bruno, le boulevard Rougier;

5° Le quai de la Fraternité, le quai du Canal, la rue Breteuil, la rue Montebello et le boulevard Vauban jusqu'à la rue de la Guadeloupe;

6° La rue Sainte, la rue Grignan, la place de la Corderie, la rue d'Endoume, place Dumarsais, le chemin vicinal d'Endoume jusqu'à la place de l'Eglise et embranchement jusqu'à l'extrémité du boulevard Bompard;

7° Le boulevard des Dames, la place d'Aix, le boulevard de la Paix, le boulevard de la Gare;

8° La rue Saint-Savournin, la place Saint-Michel, la rue Saint-Vincent-de-Paule, la rue des Minimes, la place Notre-Dame-du-Mont, la rue de Lodi, le boulevard Baille jusqu'à la place Castellane;

9° Le boulevard Baille de la place Castellane à l'asile des aliénés;

10° De la place Périer, par le boulevard Périer, jusqu'à l'avenue du Prado.

11° La rue Belle-de-Mai, la rue Bleue, la rue Guibal, la rue Bénédit, la place Leverrier, le boulevard Montricher;

12° Le boulevard de Paris, la place Marceau à la place d'Anthoine et la rue d'Anthoine jusqu'à Arenc;

13° Le boulevard Oddo, le chemin vicinal n° 12 (chemin de Madrague) et le boulevard Ledru-Rollin;

14° La route nationale n° 8 *bis*, de la Croix-Rouge au plan de Cuques;

15° Le boulevard d'accès à la gare du Prado et le boulevard de la gare du Sud;

16° La route nationale n° 8 de Saint-Louis au village de Saint-Antoine;

17° La place de la Joliette, la rue Mazenod, la rue Marchetti, les quais jusqu'à la place Victor-Gelu,

18° Le rond-point de Mazargues, le boulevard de la Concorde jusqu'à l'intersection de la Grand'rue;

vrier, et le nombre de ces trains est fixé à deux pour chaque ligne, chaque train étant composé de trois voitures au plus ;

2° De délivrer sur certains parcours de banlieue des billets d'aller et retour avec une réduction d'environ un quart sur le prix d'ensemble, et en outre, d'établir des cartes d'abonnement avec une réduction de prix analogue ;

3° Pour les nouvelles lignes, de faire le soir, après l'achèvement du service ordinaire correspondant aux besoins normaux du public et au minimum aux indications de l'article 14 et dans les circonstances exceptionnelles et temporaires, des services dont le tarif sera au plus du double du tarif ci-dessus.

Pour faire face à l'affluence éventuelle des voyageurs, notamment pendant la saison des bains, à l'occasion des fêtes nationale ou locales, etc , ou autres, le concessionnaire pourra établir des services supplémentaires de navette sur des parcours partiels d'une ou de plusieurs lignes du réseau et même des services directs d'un terminus extérieur à un autre terminus extérieur aux conditions et tarif ci-dessus. . . . . . .

Les enfants au-dessous de trois ans ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte : toutefois dans un même compartiment, deux enfants ne peuvent occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.

Les soldats et les sous-officiers, en tenue, seront transportés à moitié prix. Le prix minimum à percevoir par tête et par voyageur sera de 10 centimes, même pour les enfants et les militaires qui voyagent à moitié prix.

Il est stipulé que le prix de péage entre pour les deux tiers et le prix de transport pour un tiers dans les prix ci-dessus fixés qui comprennent l'impôt dû à l'Etat pour le transport des voyageurs.

Les colis à la main seront admis dans les voitures de voyageurs sous la condition qu'ils seront peu volumineux et susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins. . . . . .

Pour les grandes lignes de l'Estaque, de Saint-Antoine, de la Croix-Rouge, de Saint-Julien, de Saint-Marcel, du Cabot, de Mazargues et de Montredon, la voiture partant de leur terminus du centre de la ville à huit heures du matin, à une heure et à sept heures du soir, prendra à son voyage d'aller et retour, les chiens et petits colis, sans augmentation de prix et sous la surveillance du voyageur.

Les petits colis ne devront pas avoir un poids supérieur à 20 kilogr. et un volume supérieur à 100 litres.

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
2° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . . . . Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. . .	0,067	0,033	0,10
Veaux et porcs.	0,027	0,013	0,04
Moutons, brebis, agneaux et chèvres.	0,014	0,006	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
3° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,334	0,166	0,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,134	0,066	0,20
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler, dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,134	0,066	0,20
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises .	0,134	0,066	0,20
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,134	0,066	0,20

Les prix déterminés ci-dessus pour les animaux et les marchandises ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

remblai, du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacle isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes:

a) pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, 1 m. 10. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non ou des alignements approuvés s'ils passent en avant de ces limites.

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir.

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2 m. 40;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Quand l'établissement du tramway sur de larges trottoirs, existant dans les traverses, aura été autorisé, on fera application de l'article 7.

Art. 9. — Comme au type (*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 25 kilogr. au moins par kilomètre courant; ils seront posés suivant le système qui sera approuvé par l'administration sur la proposition du concessionnaire.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter à des points fixes qui seront déterminés lors de l'approbation des projets définitifs.

Dans le cas où après un essai de deux ans le système des arrêts fixes ne donnerait pas satisfaction au public, suivant appréciation de l'administration, les voitures devraient s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser les voyageurs, sauf sur les sections où il serait reconnu nécessaire de ne s'arrêter qu'à certaines stations. Dans ce cas, il serait toutefois entendu, dès à présent, qu'il serait établi des stations ou haltes pour le service des voyageurs aux terminus du centre et de la banlieue et aux points délimitant les zones indiquées à l'article 28.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage ou l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 50 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails sur les lignes empruntant les rues et voies désignées ci-dessous :

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ou *Journal Officiel* du 3 février 1901.

1° Place Victor-Gelu, Canebière, boulevard de la Madeleine, chemin des Chartreux ;

2° Boulevard Philippon, boulevard Longchamp, boulevard National, avenue d'Arenc jusqu'aux anciens abattoirs, boulevard Mirabeau, boulevard de Paris, place de la Joliette, rue de la République ;

3° Cours Belsunce, cours Saint-Louis, rues de Rome, Castellane, Prado, la Plage jusqu'à Bonneveine ;

4° Chemin de la Corniche, boulevard de la Corderie, cours Pierre-Puget, boulevard du Muy, rue Armény ;

5° Place des Capucines, cours Lieutaud, partie du boulevard Baille jusqu'à la place Castellane.

Sur les lignes empruntant les rues et voies autres que celles désignées ci-dessus, l'accotement sera de 35 centimètres.

Lorsque l'entre-voie aura plus de 1 m. 20 entre les bords extérieurs des rails, le concessionnaire n'aura à sa charge que des bandes de 60 centimètres de largeur le long des deux rails et ces bandes seront même réduites à 50 centimètres ou à 35 centimètres suivant la catégorie à laquelle appartient la ligne considérée lorsque l'entre-voie aura plus de 3 mètres, sauf pour les lignes nouvelles énumérées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent cahier des charges, qui seront considérées à voie unique lorsque l'entre-voie sera supérieure à 1 m. 20 et pour lesquelles le concessionnaire n'aura à sa charge que l'entretien des entre-rails et des deux accotements de 37 centimètres de chaque voie.

Lorsque, postérieurement à l'établissement de la voie ferrée, il sera reconnu nécessaire de changer la nature du pavage ou de l'empierrement, les frais de cette transformation, en ce qui concerne la partie de voie dont l'entretien incombe au concessionnaire, seront à la charge du service qui l'aura ordonné et qui gardera la libre disposition des matériaux remplacés, mais l'entretien et les grosses réparations futures seront à la charge du concessionnaire.

Art. 13. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection ; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Lorsque certaines parties de la zone à la charge du concessionnaire auront été démolies par des tiers régulièrement autorisés, l'entretien de ces parties ne retombera à la charge du concessionnaire qu'un an après leur réfection.

Art. 14. — Les voitures devront être en nombre suffisant pour satisfaire les besoins du public.

Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sauf le cas de force majeure, est fixé de la manière suivante :

RÉSEAU TRANSFORMÉ — LIGNES ORDINAIRES		SERVICE D'HIVER du 3 novembre au 30 avril — Durée du service	SERVICE D'HIVER — Voyages	SERVICE D'ÉTÉ du 1er au 2 novembre — Durée de service	SERVICE D'ÉTÉ — Voyages
Ligne Capucines, Saint-Giniez, Vieille-Chapelle, Madrague-de-Montredon . . . . . Ligne boulevard du Musée, pont de Vivaux, la Valbarelle, Saint-Marcel . . . . . . Ligne cours Saint-Louis, Saint-Giniez, la mer. . . . . . Ligne place de Rome, l'Oriol, Vieille-Chapelle . . . . Ligne Chapitre, ou boulevard Dugommier-Saint-Just, la Rose, la Croix-Rouge . . . Ligne cours Belsunce, boulevard Oddo, Saint-Louis. . . . Ligne cours Saint-Louis, rond-point de Mazargues . . .	1re zone voir art. 23	De 7 h. 1/2 m. à 11 h s.	84	De 7 h. m. à minuit.	92
Ligne Capucines, Saint-Giniez, Vieille-Chapelle, Madrague-de-Montredon	2e zone...	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	53	De 7 h. m. à 10 h. s.	61
	3e zone...	De 7 h. 1/2 m. à 8 h. s.	39	De 7 h. m. à 8 h. 1/2 s.	42
Ligne boulevard du Musée, pont de Vivaux, la Valbarelle, Saint-Marcel	2e zone...	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	41	De 7 h. m. à 10 h. s.	45
	3e zone...	De 7 h. 1/2 m. à 8 h. s.	39	De 7 h. m. à 8 h. 1/2 s.	42
Ligne cours Saint-Louis, Saint-Giniez, la mer, 2e zone jusqu'à	La Mer...	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	54	De 7 m. à 10 h. s.	60
	Bonneveine.	De 9 h. s. à 11 h. s.	4	De 10 h. s. à minuit.	4
Ligne place de Rome, l'Oriol, Vieille-Chapelle	2e zone...	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	53	De 7 h. m. à 10 h. s.	61
Ligne Chapitre au boulevard Dugommier-Saint-Just, la Rose, Croix-Rouge. . . .	2e zone...	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	41	De 7 h. m. à 10 h. s.	45
	3e zone...	De 7 h. 1/2 m. à 8 h. s.	39	De 7 h. m. à 8 h. 1/2 s.	41
Ligne cours Belsunce, boulevard Oddo, Saint-Louis. . . .	2e zone...	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	79	De 7 h. m. à 10 h. s.	87
Ligne place Sadi-Carnot, Madrague, Saint-Henri-l'Estaque	1re zone..	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	De 40 à 52	De 7 h. m. à 10 h. s.	De [illegible] à 55
	2e zone...	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s	27	De 7 h. m. à 10 h. s.	31
	3e zone...	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	27	De 7 h. m. à 10 h. s.	31
Ligne cours Saint-Louis, rond-point de Mazargues . . .	2e zone...	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	41	De 7 h. m, à 10 h. s.	48

RÉSEAU TRANSFORMÉ. — NOUVELLES LIGNES	SERVICE D'HIVER du 3 novembre au 30 avril		SERVICE D'ÉTÉ du 1er mai au 2 novembre	
	Durée du service	Voyages	Durée du service	Voyages
Ligne Endoume, Corderie, rue Sainte, rue Grignan, rue Breteuil, quai de la Fraternité, Canebière, Noailles, Allées, Chapitre	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	43	De 7 h. m. à minuit.	46
Ligne Bompard, chemin d'Endoume, Corderie, rue Sainte, rue Grignan, rue Breteuil, quai de la Fraternité, quai Joliette	De 7 h. 1/2 à 9 h. s.	28	De 7 h. m. à 10 h. s.	31
Ligne Bompard, quai de la Fraternité	De 9 h. s. à 11 h. s.	2	De 10 h. s. à minuit.	2
Ligne Vauban, rue Breteuil, quai de la Fraternité, rue de la République, Joliette	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	30	De 7 h. m. à minuit.	33
Ligne Vauban, rue Breteuil, quai de la Fraternité, Canebière, Allées, Longchamp	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	30	De 7 h. m. à minuit.	33
Ligne Saint-Giniez, rue Paradis, Canebière, Madeleine, chemin de Saint-Barnabé, boulevard Rougier, boulevard Banon, église des Chartreux . .	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	43	De 7 h. m. à minuit.	46
Ligne Saint-Giniez, rue Paradis, quai de la Fraternité, les quais Joliette.	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	43	De 7 h. m. à minuit.	46
Ligne Bourse, rue Paradis, Prado, la Mer . . .	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	28	De 7 h. m. à 10 h. s.	44
Ligne Bourse, rue Paradis, chemin de Mazargues-Mazargues-Eglise	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	28	De 7 h. m. à 10 h. s.	44
Ligne boulevard du Musée, cours Lieutaud, chemin du Rouet, Sainte-Marguerite, le Cabot. . . .	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s	28	De 7 h. m. à 10 h. s.	44
Ligne le Rouet, cours Lieutaud, Noailles, rue Colbert, boulevard des Dames, quai Joliette.	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s	42	De 7 h. m. à minuit.	46
Ligne boulevard Baille, cours Lieutaud, Canebière, les quais Joliette	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	59	De 7 h. m. à minuit.	65
Ligne Castellane, boulevard Baille, rue de Lodi, place Saint-Michel, rue Saint-Savournin, boulevard Madeleine, église des Chartreux.	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	44	De 7 h. m. à minuit.	48
Ligne Saint-Barthélemy, Belle-de-Mai, rue Guérin, boulevard de Strasbourg, rue de Forbin, Joliette, rue de la République, Vieux-Port	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	28	De 7 h. m. à 10 h. s.	44
Ligne Belle-de-Mai, rue Guérin, boulevard National, Chapitre, Vieux-Port	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	84	De 7 h. m. à minuit.	92
Ligne Place Périer, boulevard Périer, Prado, boulevard Baille, rue de Lodi, place Saint-Michel, rue de Lodi, place Saint-Michel, rue Saint-Savournin, église des Chartreux	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	40	De 7 h. m. à 10 h. s.	44
Ligne Joliette-Saint-Barnarbé (nombre fixe de voyages)	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	4	De 7 h. m. à minuit.	4
Ligne circulaire Joliette, rue de Forbin, boulevard de Strasbourg, rue Guérin, Belle-de-Mai, rue Bleue, rue Guibal, rue Montricher, Longchamp, Chapitre, rue de la République, Joliette	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	42	De 7 h. m. à minuit.	46
Ligne Croix-Rouge, Plan-de-Cuques (prolongement de la ligne Chapitre. Croix-Rouge).	De 7 h. 1/2 m. à 8 h. s.	20	De 7 h. m. à 8 h. 1/2 s.	22
Ligne Saint-Louis, Saint-Antoine (prolongement de la ligne cours Belsunce-Saint-Louis)	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	41	De 7 h. m. à 10 h. s.	44
Ligne Boulevard du Musée, la Pomme.	De 7 h. 1/2 m. à 8 h. s.	38	De 7 h. m. à 8 h. 1/2 s.	41
Ligne Joliette, par les quais, à la place Victor-Gelu.	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	89	De 7 h. m. à minuit.	107
Ligne Vieux-Port, Saint-Barnabé, Saint-Julien, 1re zone.	De 7 h. 1/2 m. à 11 h. s.	84	De 7 h. m. à minuit.	92
Ligne Vieux-Port, Saint-Barnabé, Saint-Julien, 2e zone	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	40	De 7 h. m. à 10 h. s.	44
Ligne Rond-Point de Mazargues à l'extrémité du boulevard de la Concorde à Mazargues (prolongement du service du cours Saint-Louis au rond-point de Mazargues	De 7 h. 1/2 m. à 9 h. s.	40	De 7 h. m. à 10 h. s.	44

NAVETTES	NOMBRE DE VOYAGES	
	Service d'hiver du 3 novembre au 30 avril	Service d'été du 1er mai au 2 novembre
Circulaire Vieux-Port à Vieux-Port, par le boulevard National et la rue de la République	40	50
Chartreux, cours Lieutaud, Castellane	30	40
Longchamp, cours Lieutaud, Capelotte	30	40
Chartreux, rue Colbert, quai de la Joliette	30	40
Chartreux, Vieux-Port, place de la Joliette	30	40
Chartreux, boulevard National, gare d'Arenc ou ancien abattoir	15	20
Chartreux, boulevard National, boulevard Oddo	15	20
Longchamp, Joliette	30	40
Longchamp, rue de Rome, Catalans	20	30
Capelotte, cours Lieutaud, bassins de radoub	30	40
Boulevard Oddo, rue de Rome, place Castellane	30	40
Joliette, rue de Rome, Catalans	30	40
Bourse, cours Saint-Louis, l'Oriol, Prophète	30	40
Vieux-Port, Joliette, madrague de la Ville	20	30
Bourse, rue de Rome, pont de Vivaux	30	40
Place Victor-Gelu, Saint-Just	30	40
Joliette-Castellane	40	50

Pour le service de la Canebière à Saint-Louis une voiture sur quatre passera par le boulevard de Paris, le boulevard Oddo, le chemin de la Madrague et le boulevard Ledru-Rollin.

Aux heures les plus chargées de la journée les passages des voitures auront lieu toutes les cinq minutes dans la première zone, toutes les dix minutes dans la deuxième zone et toutes les quinze minutes dans la troisième zone, cette disposition étant applicable seulement aux lignes du réseau transformé.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées pour les transports militaires.

Les trains se composeront de quatre voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 36 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

Elle sera réduite toutes les fois et dans la mesure où la sécurité de la circulation l'exigera.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16. — La concession de toutes les lignes auxquelles s'applique le présent cahier des charges prendra fin à la date unique du 31 décembre 1950.

Art. 17 à 23. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DÉSIGNATION	DIMANCHES ET FÊTES — Prix de péage	DIMANCHES ET FÊTES — Prix de transport	DIMANCHES ET FÊTES — Totaux	JOURS DE SEMAINE — Prix de péage	JOURS DE SEMAINE — Prix de transport	JOURS DE SEMAINE — Totaux
1° PAR TÊTE						
Réseau transformé et prolongements						
Lignes ordinaires.						
Des terminus de la ville à la 1re zone limitée:						
A l'Oriol, sur la ligne de la Corniche . . .	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
A Saint-Giniez, sur la ligne de la Madrague-de-Montredon	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Au rond-point du Prado, sur la ligne de Mazargues (rond-point et prolongement jusqu'au boulevard de la Concorde.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Au pont de Vivaux, sur la ligne de Saint-Marcel	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
A Saint-Just inclus, sur la ligne de la Croix-Rouge et prolongement au Plan-de-Cuques.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Au boulevard Oddo, sur la ligne de Saint-Louis et prolongement à Saint-Antoine	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
A la Madrague, sur la ligne de l'Estaque . .	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Des terminus de la ville à la 2e zone limitée:						
A la Vieille-Chapelle, sur la ligne de la Corniche	0,10	0,05	0,15	0,067	0,033	0,10
A la Vieille-Chapelle, sur la ligne de la Madrague-de-Montredon	0,10	0,05	0,15	0,067	0,033	0,10
A Mazargues (rond-point), sur la ligne de Mazargues et prolongement jusqu'au boulevard de la Concorde	0,10	0,05	0,15	0,067	0,033	0,10
A la Valbarelle, sur la ligne de Saint-Marcel.	0,10	0,05	0,15	0,067	0,033	0,10
A la Rose, sur la ligne de la Croix-Rouge et prolongement jusqu'au Plan-de-Cuques . .	0,10	0,05	0,15	0,067	0,033	0,10
A Saint-Louis, sur la ligne de Saint-Louis et prolongement à Saint-Antoine.	0,10	0,05	0,15	0,067	0,033	0,10
A Saint-Henri, sur la ligne de l'Estaque . .	0,10	0,05	0,15	0,067	0,033	0,10
Des terminus de la ville à la 3e zone limitée :						
A la Madrague-de-Montredon, sur la ligne de la Madrague-de-Montredon	0,134	0,066	0,20	0,067	0,033	0,10
A Saint-Marcel, sur la ligne de Saint-Marcel.	0,134	0,066	0,20	0,067	0,033	0,10
Au Plan-de-Cuques, sur la ligne de la Croix-Rouge et prolongement au Plan-de-Cuques .	0,134	0,066	0,20	0,067	0,033	0,10
A Saint-Antoine, sur la ligne de Saint-Louis et prolongement à Saint-Antoine	0,134	0,066	0,20	0,067	0,033	0,10
A l'Estaque, sur la ligne de l'Estaque . . .	0,134	0,066	0,20	0,067	0,033	0,10
A l'intérieur et jusqu'à la limite de chaque zone, le tarif sera, par ligne et par voyageur	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
A l'intérieur et jusqu'à la limite de deux zones le tarif sera, par ligne et par voyageur . .	0,10	0,05	0,15	0,067	0,033	0,10
Pour voyager dans les trois zones et entre les limites des 1re et 3e zones, le tarif sera, par ligne et par voyageur	0,134	0,066	0,20	0,067	0,033	0,10

DÉSIGNATION	DIMANCHES ET FÊTES — Prix de péage	DIMANCHES ET FÊTES — Prix de transport	DIMANCHES ET FÊTES — Totaux	JOURS DE SEMAINE — Prix de péage	JOURS DE SEMAINE — Prix de transport	JOURS DE SEMAINE — Totaux
NAVETTES						
Circulaire Vieux-Port à Vieux-Port par le boulevard National et la rue de la République.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Chartreux, cours Lieutaud, Castellane . . .	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Longchamp, cours Lieutaud, Capelette . . .	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Chartreux, rue Colbert, quai de la Joliette. .	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Chartreux, Vieux-Port, place de la Joliette. .	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Chartreux, boulevard National, gare d'Arenc ou ancien abattoir	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Chartreux, boulevard National, boulevard Oddo	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Longchamp, Joliette	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Longchamp, rue de Rome, Catalans. . . .	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Capelette, cours Lieutaud, bassins de radoub	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Boulevard Oddo, rue de Rome, place Castellane	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Joliette, rue de Rome, Catalans	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Bourse, cours Saint-Louis, l'Oriol, Prophète.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Vieux-Port, Joliette, Madrague-la-Ville . . .	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Bourse, rue de Rome, Pont-de-Vivaux . . .	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Place Victor-Gelu, Saint-Just.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Joliette, Castellane.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
NOUVELLES LIGNES						
Endoume, chapitre.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Bompard-Joliette par les quais	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Bompard, quai de la Fraternité	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Vauban-Joliette.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Vauban-Longchamp	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Saint-Giniez, église des Chartreux	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Saint-Giniez, rue Paradis, Joliette par les quais	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Bourse, rue Paradis, la mer.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Bourse, rue Paradis, Mazargues.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Boulevard du Musée, le Cabot	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Le Rouet, quai de la Joliette.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Asile des aliénés, boulevard Baille, Joliette (par les quais)	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Castellane, place Saint-Michel, église des Chartreux	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Saint-Barthélemy, Joliette, Vieux-Port . . .	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Belle-de-Mai, boulevard National, boulevard Longchamp, Vieux-Port.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Place Périer, plaine Saint-Michel, église des Chartreux.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Circulaire Joliette, Belle-de-Mai, Longchamp, Joliette	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Gare du Prado, Castellane, Joliette	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Pont-de-Vivaux, la Pomme	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Boulevard du Musée, la Pomme	0,10	0,05	0,15	0,067	0,033	0,10
Joliette à la place Victor-Gelu	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Vieux-Port à Julien	0,10	0,05	0,15	0,067	0,033	0,10
Vieux-Port à Saint-Barnabé	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10
Saint-Barnabé à Saint-Julien.	0,067	0,033	0,10	0,067	0,033	0,10

DÉSIGNATION	DIMANCHES ET FÊTES — Prix			JOURS DE SEMAINE — Prix		
	de péage	trans-port	To-taux	de péage	trans-port	To-taux
Circulaire Bourse-Mazargues par la rue Paradis, Saint-Giniez, le chemin de Mazargues, le boulevard de la Concorde, le boulevard de Mazargues, le Prado, Castellane	0, 10	0, 05	0, 15	0, 01	0, 05	0, 15
Joliette-Saint-Barnabé	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Saint-Barthélemy, rue de Forbin, Joliette. .	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Castellane, Sainte-Marguerite, le Cabot. . .	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Eglise des Chartreux, boulevard Banon, boulevard Rougier	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Quai de la Fraternité, rue Breteuil, boulevard Vauban	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Quai de la Fraternité, rue Sainte, rue Grignan, la Corderie, église d'Endoume.	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Quai de la Joliette, boulevard des Dames, boulevard de la Gare	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Boulevard de la Madeleine, la place Saint-Michel, place Castellane	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Place Castellane, boulevard Baille, asile des aliénés	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Place Périer au Prado.	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Belle-de-Mai, rue Bénédit, Palais-Longchamp.	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Place Marceau, boulevard de Paris, Arenc. .	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Boulevard Oddo, chemin de la Madrague, boulevard Ledru-Rollin.	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Croix-Rouge, Plan-de-Cuques.	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Chemin du Rouet, gare du Prado	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
De Saint-Louis à Saint-Antoine	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Rond-point de Mazargues jusqu'au boulevard de la Concorde	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Boulevard de la Madeleine, Saint-Barnabé. Saint-Julien	0, 10	0, 05	0, 15	0, 067	0, 033	0, 10
Route nationale n° 8 *bis*, boulevard de la Pomme jusqu'au village de la Pomme. . .	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10
Chapitre, rue de la Grande-Armée, boulevard de la Liberté.	0, 067	0, 033	0, 10	0, 067	0, 033	0, 10

Le concessionnaire ne sera pas tenu de délivrer des correspondances. Toutefois, dans le cas où l'administration reconnaîtrait que l'un quelconque des services de navette du réseau transformé ou des services directs prévus à l'article 14 est impraticable ou désavantageux pour le public, ce service serait supprimé et le concessionnaire serait tenu de délivrer des correspondances à 5 centimes pour le parcours du service supprimé.

Le concessionnaire aura la faculté moyennant l'approbation du préfet :

1° D'organiser des trains ouvriers au tarif de 20 centimes pour aller et retour, en dehors de la durée du service ordinaire ; le retour s'effectuera soit par les trains spéciaux dans les mêmes conditions, soit par les voitures ordinaires, moyennant le billet de retour délivré sur le train ou-

vrier, et le nombre de ces trains est fixé à deux pour chaque ligne, chaque train étant composé de trois voitures au plus;

2° De délivrer sur certains parcours de banlieue des billets d'aller et retour avec une réduction d'environ un quart sur le prix d'ensemble, et en outre, d'établir des cartes d'abonnement avec une réduction de prix analogue;

3° Pour les nouvelles lignes, de faire le soir, après l'achèvement du service ordinaire correspondant aux besoins normaux du public et au minimum aux indications de l'article 14 et dans les circonstances exceptionnelles et temporaires, des services dont le tarif sera au plus du double du tarif ci-dessus.

Pour faire face à l'affluence éventuelle des voyageurs, notamment pendant la saison des bains, à l'occasion des fêtes nationale ou locales, etc , ou autres, le concessionnaire pourra établir des services supplémentaires de navette sur des parcours partiels d'une ou de plusieurs lignes du réseau et même des services directs d'un terminus extérieur à un autre terminus extérieur aux conditions et tarif ci-dessus. . . . . . .

Les enfants au-dessous de trois ans ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte : toutefois dans un même compartiment, deux enfants ne peuvent occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.

Les soldats et les sous-officiers, en tenue, seront transportés à moitié prix. Le prix minimum à percevoir par tête et par voyageur sera de 10 centimes, même pour les enfants et les militaires qui voyagent à moitié prix.

Il est stipulé que le prix de péage entre pour les deux tiers et le prix de transport pour un tiers dans les prix ci-dessus fixés qui comprennent l'impôt dû à l'Etat pour le transport des voyageurs.

Les colis à la main seront admis dans les voitures de voyageurs sous la condition qu'ils seront peu volumineux et susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins. . . . . .

Pour les grandes lignes de l'Estaque, de Saint-Antoine, de la Croix-Rouge, de Saint-Julien, de Saint-Marcel, du Cabot, de Mazargues et de Montredon, la voiture partant de leur terminus du centre de la ville à huit heures du matin, à une heure et à sept heures du soir, prendra à son voyage d'aller et retour, les chiens et petits colis, sans augmentation de prix et sous la surveillance du voyageur.

Les petits colis ne devront pas avoir un poids supérieur à 20 kilogr. et un volume supérieur à 100 litres.

TARIF	PRIX		
	de péage	de transport	Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
2° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs . . . . . . Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait . . .	0,067	0,033	0,10
Veaux et porcs.	0,027	0,013	0,04
Moutons, brebis, agneaux et chèvres.	0,014	0,006	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
3° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,334	0,166	0,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,134	0,066	0,20
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler, dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,134	0,066	0,20
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises .	0,134	0,066	0,20
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,134	0,066	0,20

Les prix déterminés ci-dessus pour les animaux et les marchandises ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera compté pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogr.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogr.

Ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. payera comme 10 kilogr.; entre 10 et 20 kilogr., comme 20 kilogr., etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogr.; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogr.; 3° au-dessus de 10 kilogr., par fraction indivisible de 10 kilogr.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 25 centimes.

Art. 23 *bis*. — Les tarifs ci-dessus déterminés pourront être, en ce qui concerne les lignes ci-après désignées, revisés tous les cinq ans par l'administration supérieure, la ville entendue et après le renouvellement des formalités qui auront précédé leur établissement :

1° Des Chartreux à la place Victor-Gelu, du kilomètre 3 de la route nationale n° 8 *bis* par le boulevard de la Madeleine, les allées de Meilhan, la rue de Noailles, la Canebière, les quais du Vieux-Port, retour par Longchamp et le boulevard Philippon;

2° De la place Saint-Ferréol aux bains des Catalans par le boulevard du Muy, le cours Pierre-Puget, le boulevard de la Corderie et le chemin de la Corniche;

3° Du boulevard Notre-Dame aux allées du Prado par la Corniche;

4° De l'avenue d'Arenc, route nationale n° 8 au cours du Chapitre par le boulevard Mirabeau, le boulevard Maritime, les rues République, Canebière, Noailles et les allées de Meilhan;

5° Du cours Belsunce aux bains du Prado par le cours Belsunce, la rue de Rome en se détournant par la rue Armény, le boulevard du Muy pour toucher la place Saint-Ferréol et les allées du Prado et retour par le boulevard Baille, le cours Lieutaud et la rue de Noailles;

6° Du cours du Chapitre à l'ancien abattoir par les boulevards Longchamp et National et l'avenue d'Arenc, route nationale n° 8 jusqu'à l'ancien abattoir;

7° De la place des Capucines à la place Castellane, par le boulevard Dugommier, le cours Lieutaud et le boulevard Baille.

Art. 24 à 41. — Comme au type.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 75)

[24 mars 1899]

Travaux publics. Chemins. Algérie. Décompte. — (Sieur Noguès).

Erreurs matérielles commisespar le conseil de préfecture dans l'établissement du décompte. Rectification (I).

Largeur de la chaussée augmentée mais sans supplément des matériaux, la diminution de leur épaisseur étant diminuée ; pas d'indemnité (II).

Procédure. Conseil d'Etat. Recours. Motifs. Est suffisamment motivé un recours par lequel le Ministre se réfère aux motifs exposés dans l'avis du conseil général des ponts et chaussées (III).

. . . .

I. *Sur les conclusions du sieur Noguès, tendant à obtenir la rectification d'erreurs matérielles commises par le conseil de préfecture.* — Considérant qu'il résulte de l'instruction que le conseil de préfecture, en établissant le décompte de l'entreprise, a notamment omis d'ajouter aux sommes qu'il allouait à l'entrepreneur le montant des travaux qui n'avaient donné lieu à aucune contestation ; que, toutes rectifications opérées et réserve faite de leurs conclusions ultérieures, les parties sont d'accord pour reconnaître que le conseil de préfecture a entendu mettre à la charge de l'Etat, pour solde du décompte du sieur Noguès, la somme de 41,200 fr. 06 ; qu'il y a lieu, par suite, de réformer sur ce point l'arrêté attaqué.

II. *Sur les conclusions du sieur Noguès, tendant à obtenir une indemnité de 9,571 francs pour supplément de largeur donnée à la chaussée* : — Considérant qu'il est établi par l'instruction que, sur une distance de 2,815 mètres, la largeur de la chaussée a été portée de 3 mètres à 4 mètres, l'entrepreneur ne justifie pas qu'il ait approvisionné pour ce travail un cube de matériaux supérieur à celui qui était prévu au marché pour une largeur de 3 mètres ; qu'il résulte au contraire de l'avis de la

majorité des experts que, dans les conditions où cette portion de la chaussée a été construite. Il ne pouvait être fait emploi sur la nouvelle largeur que du cube prévu pour la largeur primitive ; que d'ailleurs, l'administration a tenu compte à l'entrepreneur de la surface supplémentaire pour le paiement du cylindrage et du réglage de la matière d'agrégation ; qu'ainsi, c'est à bon droit que la réclamation du sieur Noguès a été rejetée par le conseil de préfecture ;

III. *En ce qui touche le recours incident du ministre, sur la fin de non-recevoir opposée par le sieur Noguès, et tirée de ce que le recours ne serait pas motivé :*— Considérant que le Ministre des Travaux publics, conclut à la réformation de l'arrêté attaqué par les motifs exposés dans l'avis du conseil général des ponts et chaussées joint au dossier dont il déclare approuver les termes, qu'ainsi son recours est suffisamment motivé et recevable en la forme ;.... (La somme que l'Etat est condamné à payer au sieur Noguès est élevée, après rectification de diverses erreurs matérielles ; au chiffre de 41,200 fr. 06 ; intérêts alloués au sieur Noguès, capitalisés, aux dates des 14 mars 1896 et 18 décembre 1897 pour porter eux-mêmes intérêts. Etat condamné aux dépens).

(N° 76)

[24 mars 1899]

Travaux publics communaux. — Marché de travaux d'entretien.— Fournitures accessoires. — (Sieur Rodari contre commune de Biskra).

Procédure. — Demande en suppression d'une portion d'un mémoire présenté directement par une partie. Rejet : il n'y a pas lieu de faire état de ce mémoire produit sans le concours d'un avocat au Conseil d'Etat.

Compétence. — Lorsque dans un marché, l'entrepreneur est déclaré adjudicataire « des travaux à exécuter pour l'entretien des fontaines, égouts, conduites d'eau, cimetières, halles et marchés, bâtiments appartenant à la ville ou loués par elle » le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur l'ensemble des difficultés nées à l'occasion de ce marché, encore bien que ces travaux comprennent des fournitures. Les fournitures ne sont que l'accessoire des travaux.

A été déclarée en dehors du marché : la fourniture de ponts en fer, de l'entourage en fer des arbres des jardins, des bancs du square, de la pompe à incendie, du matériel d'incendie, de l'outillage de jardins, des arbres et plantes.

La fourniture de lampes à l'entrée de l'hôtel de ville, et du matériel des fêtes, le revêtement en ardoise d'un urinoir rentrant dans l'entretien des bâtiments communaux, il y a lieu de renvoyer au conseil de préfecture les réclamations faites à ce sujet par l'entrepreneur.

Tuyaux de conduite rentrant dans les prévisions du devis. Rejet.

Carrelages de ciment achetés par la commune en présence du refus formel de l'entrepreneur de se procurer les carreaux nécessaires à l'exécution de l'ouvrage ; Rejet.

. . . .

CONSIDÉRANT que les travaux et fournitures qui faisaient l'objet de l'entreprise du sieur Rodari, sont énumérés aux articles 1 et 3 du cahier des charges, que les fournitures n'étaient que l'accessoire des travaux à lui confiés ; qu'ainsi le conseil de préfecture était compétent, par application de la loi du 28 pluviôse an VIII pour connaître de l'ensemble des contestations pouvant naître à l'occasion du marché, et que c'est à tort qu'il s'est déclaré incompétent sur plusieurs d'entre elles ;

Considérant que les objets énumérés aux chefs de réclamation concernant la fourniture de ponts en fer sur la Segnia, des entourages en fer des arbres des jardins, des bancs du square, de la pompe à incendie, du chariot pour l'ancienne pompe, du matériel d'incendie (seaux et tuyaux), de l'outillage des jardins, des arbres et plantes, ne sont pas compris dans le marché passé par la commune avec le requérant, qu'ainsi, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté les trois premiers chefs de réclamation, et qu'il y a lieu de rejeter également au fond les cinq autres comme relatifs à des objets étrangers à l'entreprise ;

En ce qui concerne la fourniture des lampes, à l'entrée de l'Hôtel de Ville (4e chef) celle de tout le matériel des fêtes (8e et 13e chefs), sur lesquelles le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent et le revêtement en ardoises d'un urinoir, objet du 11e chef, que le conseil de préfecture a rejeté au fond : — Considérant qu'il appartenait au conseil de préfecture de statuer sur la réclamation relative à la fourniture des lampes qui rentre dans l'entretien des bâtiments communaux, ainsi que sur les réclamations faisant l'objet des chefs 8 et 13 relatifs au matériel des fêtes, que l'entrepreneur ayant été chargé par la commune de la construction de l'urinoir était en droit de compter sur la fourniture

des ardoises et que c'est à tort que le conseil de préfecture a rejeté au fond cette dernière réclamation, que dans ces circonstances, il y a lieu, sur ces quatre chefs, de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué sur l'étendue du préjudice ayant pu résulter pour l'entrepreneur de la privation de fournitures qui en eût fait l'objet, et de réformer l'arrêté attaqué ;

En ce qui concerne le 6e chef, fourniture de tuyaux de conduite de la maison Savournin : — Considérant que si conformément aux prévisions du devis, l'entrepreneur était en droit de compter sur la fourniture des tuyaux de conduite d'eau de $0^m,125$ de diamètre, il résulte de l'instruction qu'il a opéré sans protestation ni réserve, la pose de ces tuyaux et qu'il s'est même chargé d'en effectuer le paiement, que dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation ;

En ce qui concerne le 12e chef : carrelages en ciment : — Considérant que le conseil de préfecture a omis de statuer à cet égard et qu'il y a lieu de réparer cette omission ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est sur le refus formel de l'entrepreneur de se procurer les carreaux nécessaires à l'exécution de cet ouvrage, que la commune a dû en faire directement l'acquisition, qu'ainsi il y a lieu de rejeter la réclamation de l'entrepreneur ;

En ce qui concerne les conclusions du requérant tendant à la suppression d'un passage d'un mémoire signé du maire de Biskra, en date du 8 décembre 1895 : — Considérant que ce mémoire ne pouvait être produit que par le ministère d'un avocat, que c'est à tort qu'il a été joint aux pièces du dossier, qu'il ne doit pas en être fait état et que, par suite, il n'y a lieu de statuer sur la suppression demandée... (Réclamations relatives à la fourniture d'une pompe à incendie, d'un chariot pour l'ancienne pompe, des seaux et tuyaux pour le matériel d'incendie, de l'outillage des jardins, des arbres et plantes rejetées ; le sieur Rodari, et la commune de Biskra, sont renvoyés devant le conseil de préfecture du département de Constantine pour être statué sur l'élévation du préjudice qui a pu résulter pour le requérant de la privation de la fourniture des lampes à l'entrée de l'Hôtel de Ville, des objets rentrant dans le matériel des fêtes et compris sous les chefs 8 et 13 de la réclamation, des ardoises pour le revêtement d'un urinoir, arrêté réformé en ce qu'il a de contraire ; il n'y a lieu de statuer sur les conclusions à fin de suppression d'un mémoire injurieux et diffamatoire, par application de l'article 41 de la loi du 29 juillet 1881 ; le surplus des conclusions du sieur Rodari est rejeté ; les dépens seront supportés 3/4 par le sieur Rodari, 1/4 par la commune de Biskra).

(N° 77)

[24 mars 1899]

Travaux publics communaux.— Groupe scolaire. Décompte. Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Jacquet et commune de Faverges).

Dommages à l'entrepreneur. — Interdiction faite par l'architecte à l'entrepreneur de déposer des matériaux au long des murs nouvellement construits ; pas d'indemnité (II).

Reprise de déblais, résultant de la faute de l'entrepreneur ; (Rejet) (IV).

Manque à gagner : travaux de terrassement distraits de l'entreprise et confiés à d'autres entrepreneurs ; Rejet ; les travaux ne faisant pas partie de l'adjudication, l'entrepreneur n'a pas voulu les exécuter.

Expertise.— Lorsque les experts ont visité ensemble les lieux en présence des parties, le fait que l'un d'eux aurait rédigé un rapport séparé n'entraîne pas la nullité de l'expertise (I).

Suite de la décision du 5 février 1892, Ann. *1893, p. 299.*

. . . .

I. *Sur le moyen tiré de ce que l'expertise aurait été irrégulière :* — Considérant d'une part, qu'il est reconnu par le requérant que les experts ont procédé ensemble à la visite des lieux et aux autres opérations de l'expertise après y avoir convoqué les parties qui y ont assisté et ont pu ainsi, présenter, soit oralement, soit par écrit, leurs observations ; que, d'autre part, si l'un des experts a rédigé séparément la partie du rapport contenant l'expression de son opinion personnelle, cette circonstance ne saurait entraîner la nullité de l'expertise ;

II. *En ce qui concerne l'indemnité demandée à raison d'une gêne résultant de l'organisation du chantier :* — Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dépôts de matériaux accumulés par l'entrepreneur contre les murs nouvellement édifiés étaient de nature à les détériorer et que, par suite, c'est avec raison que l'architecte a donné l'ordre de laisser libre une zone de 2^{m},80 autour des constructions ;

III. *En ce qui concerne l'indemnité pour manque à gagner sur les travaux de terrassement confiés à un autre entrepreneur :* —

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ces travaux ne faisaient pas partie de l'entreprise ; et que, d'ailleurs, ils n'ont été mis en adjudication qu'après que le sieur Jacquet eût refusé de les exécuter ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande d'indemnité ;

IX. *En ce qui concerne la reprise des déblais* : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est par la faute de l'entrepreneur qu'une partie des déblais a dû être mise en dépôt ; que, par suite, il n'est pas fondé à demander le paiement de la reprise qui en a été faite ; ... (Les intérêts des sommes dues par la commune de Faverges au sieur Jacquet aux dates des 25 janvier 1894, 28 janvier 1895, 30 janvier 1896, 2 février 1897, 4 février 1898 et 6 février 1899 seront capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à son profit à partir de ces dates. Surplus des conclusions rejeté. Les dépens exposés devant le Conseil d'Etat seront supportés par le sieur Jacquet).

(N° 78)

[24 mars 1899]

Travaux publics communaux.— Hospice. Décompte. — (Sieur Ingelrans).

Déblais mis en dépôt, ni ordonnés, ni nécessaires ; pas d'indemnité (II).

Malfaçons. Tuyaux de plomb étamés et non doublés en étain ; réduction du prix (V).

Substitution à une maçonnerie prévue de maçonneries de plus faible dimension, réduction de prix (VI).

Chéneaux et couvertures, soudés au lieu d'être à dilatation libre, paiement ajourné jusqu'après réfection (VII).

Matériaux trouvés dans les fouilles ; emploi, prix de ces matériaux déduit, sauf à tenir compte des frais de main-d'œuvre et d'emploi (III)

Prix composé par assimilation avec les éléments du bordereau pour un article non prévu. Régularité (IV).

Réception définitive. — Lorsque dans un procès-verbal de réception définitive, le maître de l'ouvrage, réserve non seulement les malfaçons énumérées au procès-verbal de réception, mais

encore tous droits et actions à l'encontre des entrepreneurs pour le règlement de leurs prétentions et comptes respectifs et généralement toutes choses quelconques relatives à l'entreprise dont il s'agit, l'entrepreneur ne peut pas opposer une fin de non-recevoir aux réclamations du maître de l'ouvrage à raison de malfaçons reconnues en dehors de celles visées dans ledit procès-verbal (I).

Travaux de consolidation rendus nécessaires par des modifications apportées aux plans par l'entrepreneur, ou par des négligences, ou des imperfections dans l'exécution; travaux à la charge de l'entrepreneur, paiement ajourné jusqu'après leur exécution (VIII)

. . . .

I. *Sur la fin de non-recevoir tirée de la réception définitive* : — Considérant que la réception définitive à laquelle il a été procédé le 17 décembre 1887 n'a eu lieu que sous réserve, non seulement des malfaçons énumérées au procès-verbal de réception, mais encore de tous les droits et actions des hospices à l'encontre de MM. Truchy et Ingelrans pour le règlement de leurs prétentions et comptes respectifs et généralement toutes choses quelconques relatives à l'entreprise dont il s'agit ; que, dans ces conditions la réception ne peut être considérée comme ayant produit tous les effets d'une réception définitive et que les termes tout à fait généraux de la réserve citée ci-dessus donnent à la commission administrative des hospices le droit de se prévaloir des malfaçons qui ont pu se révéler postérieurement à la réception pour exiger la réfection de certains travaux, pour en refuser le paiement ou pour demander la réduction des sommes portées au décompte ; que, par suite, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que cette commission était non recevable à opposer à l'entrepreneur des malfaçons non visées dans le procès-verbal de réception, et que l'arrêté attaqué doit être annulé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a prononcé à raison de ces malfaçons, des ajournements de paiements ou des réductions ;

II. *En ce qui touche les terrassements* (*ateliers et dépendances*) : Considérant, d'une part, que les requérants ne justifient d'aucun ordre écrit de l'architecte prescrivant à l'entrepreneur de mettre en dépôt avant de les transporter au lieu d'emploi 1,103 mètres cubes de terres provenant des fouilles des ateliers et de leurs dépendances ; que cette double main-d'œuvre n'était pas nécessaire et que les hospices n'en ont tiré aucun profit ; que, dès lors c'est à bon droit que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture a refusé d'en accorder le prix à l'entrepreneur ;

Considérant d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que l'erreur allé-

guée n'existe pas en fait et que la somme de 1,244 fr. 66 n'a pas été déduite du compte général des terrassements ; que dès lors, ce chef de réclamation doit être rejeté :

...III. *En ce qui concerne le sable employé à la confection du mortier :* Considérant qu'aux termes de l'article 23 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs du département de l'Aisne, l'administration qui fait exécuter les travaux se réserve la propriété des matériaux qui se trouvent dans les fouilles et démolitions faites sur les terrains lui appartenant, sauf à indemniser l'entrepreneur de ses soins particuliers, et que l'article 24 dispose que lorsque l'ingénieur ou l'architecte juge à propos d'employer des matières neuves ou de démolition appartenant à l'Etat, aux départements, aux communes, etc., l'entrepreneur n'est payé que des frais de main-d'œuvre et d'emploi d'après les éléments des prix du bordereau, rabais déduit ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le prix alloué par l'arrêté attaqué conformément aux propositions des experts, pour le mortier confectionné avec le sable trouvé dans les fouilles appartenant, en vertu de l'article 23 précité, aux hospices et que l'entrepreneur a été autorisé à employer, a été calculé conformément aux prescriptions de l'article 24 et qu'il tient compte notamment des frais de main-d'œuvre et d'emploi ;

IV. *En ce qui concerne les étagères :* — Considérant qu'en l'absence d'un prix porté au bordereau pour les étagères destinées aux lingeries de l'hôpital et de l'Hôtel-Dieu, dont la fourniture n'était pas prévue au marché, les experts n'ont fait que se conformer aux prescriptions de l'article 27 des clauses et conditions générales de l'adjudication en composant un prix avec les éléments du bordereau, par assimilation avec les ouvrages les plus analogues ; que les requérants n'établissent pas que le prix proposé par les experts et alloué par l'arrêté attaqué soit insuffisant ;

... V. *En ce qui touche les tuyaux de plomb employés pour la canalisation des eaux :* — Considérant qu'il est établi par l'expertise que les tuyaux employés par l'entrepreneur étaient simplement étamés au lieu d'être doublés d'étain, ainsi que le prescrit le devis ; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé d'allouer le prix porté au bordereau pour les tuyaux doublés d'étain et qu'il a de ce chef réduit le décompte de 636 fr. 14 ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte également de l'expertise que les tuyaux de 0^{m},025 servant à l'alimentation des cabinets n'offrent pas une solidité suffisante et sont exposés à des ruptures ; que leur paiement a donc à bon droit été ajourné jusqu'après réfection ;

VI. *Sur la substitution des douvelles aux parpaings :* — Considé-

rant que le bordereau des prix (art. 61) ne porte qu'un seul prix pour la maçonnerie en pierre tendre de Billy et qu'il prévoit que cette maçonnerie sera faite en blocs ou en parpaings ; qu'il résulte de l'instruction que le sieur Ingelrans a construit les murs de clôture et les murs de refends moitié en parpaings, moitié en fragments de faibles dimensions ou douvelles ; que la solidité des murs est ainsi diminuée et qu'il en résulte une moins-value que l'arrêté attaqué a, avec raison évalué à 7 % ; que la réduction de 2,878 fr. 72 opérée de ce chef par l'arrêté attaqué doit donc être maintenue ;

VI. *En ce qui concerne la couverture:* — Considérant que les voliges qui doivent d'après le bordereau des prix avoir une épaisseur de 2 centimètres n'ont que 15 millimètres d'épaisseur ; qu'il en résulte une non-valeur que les experts ont estimé à 25 centimes par mètre carré de couverture ; que les requérants n'établissent pas que cette réduction soit exagérée ;

Considérant d'autre part, que les crochets de service ne sont pas fixés, conformément aux prescriptions de l'article 134 du bordereau, à l'aide de boulons, mais simplement cloués ; que, dès lors l'arrêté attaqué a avec raison ajourné le paiement jusqu'après réfection ;

VII. *En ce qui touche les chéneaux et les couvertures en zinc :* — Considérant qu'il est établi tant par le rapport des experts que par la visite des lieux à laquelle a procédé le rapporteur du conseil des bâtiments civils que les chéneaux et les couvertures en zinc n'ont pas été posés conformément aux règles de l'art ; qu'ils sont soudés au lieu d'être à dilatation libre et qu'il se produit des fuites et des infiltrations d'eau qui sont de nature à compromettre la conservation des bâtiments ; qu'il devra être procédé à leur réfection et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a ajourné le paiement de 8,763 fr. 61 pour les chéneaux et de 11,933 fr. 13 pour les couvertures ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que la plupart des chéneaux n'ont pas le développement de $1^{m},08$ prévu au bordereau ; que les feuilles de zinc employées aux couvertures ont 50 centimètres de large au lieu de 65 centimètres, que les *noguets* prévus en zinc n° 12 sont en zinc n° 7 et qu'il y en a 276 de moins qu'il n'en figure au décompte ; que les bandes de solive ont 7 centimètres de largeur au lieu de 12 centimètres et qu'elles ne sont pas soudées, mais clouées, qu'enfin les cuvettes ne sont pas de la dimension prescrite et sont mal assujetties ; que l'arrêté attaqué a tenu un compte exact de ces diverses malfaçons en déduisant du décompte à raison des trois premières, les sommes de 662 fr. 24, 1,857 fr. 61 et 150 fr. 48, et en ajournant le paiement des sommes dues pour bandes de solives et des cuvettes, soit 1,897 fr. 98 et 1,460 fr. 55 ;

VIII. *En ce qui touche les substitutions des matériaux* : — Considérant que les divers travaux de consolidation à exécuter dans les combles prescrits par l'arrêté attaqué conformément à l'avis des experts, ont été rendus nécessaires soit par des modifications apportées aux plans par l'entrepreneur, soit par des négligences ou des imperfections dans l'exécution : que, dès lors, l'entrepreneur n'est pas fondé à soutenir que ces travaux ne pouvaient pas être laissés à sa charge et que le conseil de préfecture ne pouvait pas ajourner, jusqu'après leur exécution, le paiement d'une somme de 2,500 francs ;... (Le montant des travaux exécutés par le sieur Ingelrans pour les hospices de Soissons fixé par l'arrêté susvisé à 1,153,921 fr. 76 est augmenté pour peinture et impression des ferrures de 713 fr. 87 ; pour chapes en ciment du premier égout, de 1,223 fr. 14 ; pour couches supplémentaires de peinture de 149 fr. 99 ; pour suppression de galons et de filets de 50 francs, soit en tout de 2,137 francs ; en conséquence, le montant des travaux est fixé à 1,156,058 fr. 76, soit sous déduction des paiements ajournés à 1,121,632 fr. 54, et la somme que les hospices sont condamnés à payer au sieur Ingelrans à 8,856 fr. 01. Sur cette somme, 2,137 francs porteront intérêts à dater du 19 mars 1888. Les intérêts des sommes dues sont capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 12 mai 1893, 11 juillet 1894, 18 août 1896, 24 juin 1897, 27 juin 1898 ; (il sera fait masse des dépens exposés devant le Conseil d'Etat pour être supportés pour 4/5 par les consorts Ingelrans et pour 1/5 par les hospices).

(N° 79)

[24 mars 1899]

Travaux publics communaux. — *Honoraires d'architecte.* — *Plan et devis. Travail non exécuté.* — (Sieur Resséjac et ville de Toulouse).

Lorsqu'un architecte a été chargé de dresser les plans et devis d'un travail voté par le conseil municipal et que ces plans ont été approuvés par cette assemblée et adoptés par l'autorité locale, cet architecte est fondé à demander des honoraires sur le montant des dépenses prévues, si la ville a purement évincé l'auteur des projets, et confié l'exécution à un autre architecte. Dans l'espèce

allocation d'une indemnité fixée ex æquo et bono (*environ 2,15 0/0 du devis*) (*).

. . . .

CONSIDÉRANT qu'aux termes d'une convention intervenue le 2 juin 1886 entre le maire de Toulouse et le sieur Resséjac, ce dernier a été chargé de rédiger les projets de construction du groupe scolaire de la Dalbade, dont il devait surveiller l'exécution lorsqu'ils auraient été approuvés, et que la ville s'était engagée à lui payer des honoraires à 4 % du montant des travaux exécutés ;

Considérant que les plans et devis dressés par le sieur Resséjac constituaient un travail complet et ont été approuvés par le conseil municipal dans sa séance du 22 mars 1887 ; que si l'Inspecteur d'Académie a présenté certaines observations sur ces projets, sans d'ailleurs s'opposer à leur exécution, il résulte de l'instruction que, par une délibération du 24 octobre 1887, le conseil municipal a renouvelé l'approbation qu'il avait précédemment donnée à ces projets ;

Considérant que, dans ces circonstances, la ville de Toulouse, qui n'établit pas qu'elle ait soumis à l'approbation du Ministre de l'instruction publique les projets dressés par le sieur Resséjac, n'est pas fondée à soutenir qu'ils n'étaient pas susceptibles d'exécution et n'auraient pu être approuvés ; qu'en refusant d'exécuter l'engagement pris par elle dans la convention précitée et en faisant choix d'un autre architecte, elle a causé au sieur Resséjac un préjudice dont elle lui doit réparation et qu'il sera fait une exacte appréciation des dommages-intérêts dont elle s'est rendue passible en les fixant à la somme de 3,000 francs ;...(La somme allouée au sieur Resséjac par l'arrêté susvisé du conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne est portée de 1,707 fr. 07 à 3,000 francs avec intérêts à partir du 7 novembre 1894, capitalisés aux dates des 3 octobre 1895 et 26 octobre 1897 ; la ville supportera les dépens).

(N° 80)

[24 mars 1899]

Travaux publics communaux. — Dommages. — Egouts publics. — Inondation des caves d'une maison, produite par le refoulement des eaux de l'égout public qui ont débordé par le manchon des

(*) Rapp., Ville de Toulouse, 25 mai 1894, *Ann.* 1895, p. 240.

tinettes filtrantes posé conformément aux prescriptions de l'administration et sous la surveillance des agents de la ville. — Responsabilité de la ville. — (Dame Deloison).

Procédure. — Expertise. — Question transitoire. — Lorsqu'il a été procédé conformément à la législation alors en vigueur à une expertise contradictoire par deux experts qui se sont mis d'accord, dans leur rapport, *le conseil de préfecture a-t-il pu, par application de la loi du 28 juillet 1889 ordonner une nouvelle expertise avec un troisième expert ?* — Rés. nég.

. . . .

Sur les conclusions tendant à faire annuler l'arrêté du 28 février 1894 comme ayant été rendu sur une expertise irrégulière : — Considérant qu'en exécution de l'arrêté du conseil de préfecture de la Seine du 7 mars 1888 il a été, conformément à la législation alors en vigueur, procédé à une expertise contradictoire par deux experts à l'effet de rechercher quels dommages avait pu subir l'immeuble appartenant à la dame Deloison à la suite des orages de 1885-1886 et 1887, que les experts ont, le 6 février 1890 déposé un rapport commun constatant leur accord, que dans ces circonstances le rapport dont s'agit étant d'ailleurs suffisant pour éclairer le juge, il n'y avait lieu de recourir par application de la loi du 22 juillet 1889 à aucune autre mesure d'instruction ; qu'il suit de là que le conseil de préfecture aurait dû statuer au fond et que l'arrêté par lequel il a nommé un troisième expert doit être annulé en même temps que celui du 28 février 1894 rendu sur le vu de la nouvelle expertise ordonnée par le précédent ;

Au fond : — Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport des premiers experts que les inondations survenues en 1885, 1886 et 1887 dans les caves de l'immeuble de la dame Deloison proviennent du refoulement des eaux de l'égout public qui ont débordé par le manchon des tinettes filtrantes placées dans les caves ; que même en admettant que ces appareils eussent dû être placés $0^m,45$ plus haut, l'inondation des caves ne s'en serait pas moins produite, qu'au surplus, la pose des appareils a été faite conformément aux prescriptions de l'administration et sous la surveillance des agents de la ville, que dans ces circonstances, celle-ci n'est pas fondée à décliner la responsabilité qui lui incombe tant à raison de l'insuffisance de l'égout de la rue de Wattignies que des conditions dans lesquelles la ville a autorisé la pose des tinettes et de celles dans lesquelles elle a contracté à leur sujet un abonnement avec la requérante, que les deux experts ont évalué les dommages à 1,052 fr. 90 pour

les années 1885, 1886 et 1887, qu'il y a lieu dès lors d'allouer cette somme à la requérante avec les intérêts à partir du 11 mai 1894 date à laquelle elle en a fait la demande ;

Sur les intérêts des intérêts : — Considérant qu'ils ont été demandés par la dame Deloison les 11 mai 1894 et 16 novembre 1895, qu'à cette dernière date il lui était dû plus d'une année d'intérêts, qu'il y a lieu de les allouer à dater du 16 novembre 1895 ;

Sur les frais d'expertise : — Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'ils doivent être mis à la charge de la ville...... (arrêtés des 10 février 1892 et 28 février 1894 annulés ; la ville de Paris paiera à la dame Deloison la somme de 1,052 fr. 90 avec intérêts du 11 mai 1894 ; les intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à la date du 16 novembre 1895 ; les dépens de première instance y compris les frais d'expertise sont mis à la charge de la ville ; la ville est condamnée aux dépens).

(N° 81)

[14 avril 1899]

Communes. — Chemins ruraux. Permission de voirie. — Passage souterrain concédé à un tiers. Bail. Maire. Excès de pouvoir. — (Dame Ruellan).

Un maire commet un excès de pouvoir en autorisant le riverain d'un chemin rural non classé à pratiquer sous ce chemin un passage souterrain sans stipuler une redevance au profit de la commune, ni la précarité de la concession.

En conséquence, cet arrêté qui contient une véritable aliénation et non une simple permission de voirie peut être annulé par le préfet (*).

. . . .

(*) L'arrêté attaqué du 13 août 1896 avait été précédé le 12 août d'une convention passée entre le maire et le riverain, aux termes de laquelle le maire concédait une surface de 23 mètres nécessaires pour la création du tunnel moyennant une indemnité annuelle de 23 fr., en stipulant que cette convention était révocable *ad nutum*.

Sans s'occuper de cette convention, le préfet s'était borné à annuler l'arrêté du maire qui ne la visait pas mais en assurait l'exécution. — Le Conseil d'Etat a considéré que cet arrêté constituait une aliénation véritable — et il a annulé contrairement aux observations du Ministre de l'intérieur qui faisait observer qu'un nouveau traité régulier étant intervenu, le pourvoi devenait sans objet puisque l'arrêté se trouvait implicitement retiré d'un commun accord.

CONSIDÉRANT que, par son arrêté du 18 août 1896, le maire de Lannion a donné à la dame Ruellan l'autorisation de pratiquer sous le sol du chemin rural non reconnu de Lannion à Loguivy-lez-Lannion un passage souterrain destiné à mettre en communication les propriétés de la requérante situées de part et d'autre de ce chemin ; que cet arrêté, qui ne renfermait ni la stipulation d'une redevance au profit de la commune ni la réserve de la précarité de l'autorisation, constituait une véritable aliénation que le maire n'avait pas qualité pour consentir ; qu'ainsi, en prononçant l'annulation de l'arrêté susvisé, le préfet a agi dans la limite de ses attributions ;... (Rejet).

(N° 82)

[21 avril 1899]

Communes. — Ville de Paris. Tout à l'égout. Procédure. Non-lieu à statuer. — (Sieur Larsonneau).

Non-lieu à statuer sur un recours contre un arrêté du préfet de la Seine désignant les rues dans lesquelles l'écoulement direct à l'égout des matières de vidange est obligatoire; depuis l'introduction du recours, cet arrêté a été rapporté.

. . . .

VU LA REQUÊTE du sieur Larsonneau, agissant tant en son nom personnel que comme vice-président du syndicat des propriétés immobilières de la ville de Paris... et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, un arrêté en date du 10 juin 1897, par lequel le préfet du département de la Seine a désigné les rues dans lesquelles l'écoulement direct à l'égout des matières de vidange est obligatoire ; — *Ce faire, attendu* que cet arrêté se réfère à l'arrêté du 9 mai 1896 et est comme lui entaché d'excès de pouvoir ;

Vu la loi des 16-24 août 1790, les décrets du 26 mars 1852 et du 10 octobre 1859, et la loi du 10 juillet 1894 ;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et du 24 mai 1872, article 9 ;

Sans qu'il soit besoin d'examiner si le syndicat des propriétés immobilières de la ville de Paris a qualité pour agir en justice : — Considérant que, par arrêté du 24 décembre 1897, le préfet de la Seine a rapporté son arrêté du 19 juin 1897, contre lequel est dirigé le pourvoi ; que, dès lors, celui-ci est devenu sans objet ;.. (Non-lieu à statuer).

(N° 83)

[21 avril 1899]

Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. Rectification. — Commission départementale. Recours pour excès de pouvoir. — (Sieur Brochier et autres).

Rue prolongeant un chemin vicinal. Elargissement. Nature de l'acte déclaratif d'utilité publique. — Les travaux d'élargissement d'une rue formant le prolongement d'un chemin vicinal ne doivent être déclarés d'utilité publique que lorsqu'ils entraînent l'occupation d'un terrain bâti.

Erreur dans la qualification des travaux à exécuter.— L'erreur d'une délibération de la commission départementale, déclarative d'utilité publique, visant inexactement l'ouverture d'un nouveau chemin, alors qu'il s'agit en réalité de la rectification de deux chemins vicinaux ordinaires, n'est pas de nature à faire annuler ladite délibération pour excès de pouvoir.

Enquête. Choix du commissaire-enquêteur. — Grief tiré de ce que le commissaire-enquêteur était conseiller municipal de la commune sur la demande de laquelle est intervenue la délibération de la commission départementale et était, en outre, personnellement intéressé à l'exécution des travaux. Rejet : le préfet, en faisant ce choix, a usé d'un pouvoir discrétionnaire.

Procédure. Intervention de la commune sur le territoire de laquelle sont situés les chemins vicinaux dont il s'agit ; intérêt suffisant, recevabilité.

. . . .

Sur l'intervention de la commune de Saint-Léger : — Considérant que la commune de Saint-Léger a intérêt au maintien de la délibération attaquée ; qu'ainsi son intervention est recevable ;

Sur le moyen tiré de ce que, les projets approuvés par la commission départementale comportant l'élargissement d'une rue de la commune, la déclaration d'utilité publique ne pouvait en être prononcée que par décret : — Considérant qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 8 juin 1864, la déclaration d'utilité publique des travaux d'élargissement d'une rue formant le prolongement d'un chemin vicinal

ne doit être prononcée par un décret que lorsqu'ils entraînent l'occupation d'un terrain bâti ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'examen des plans versés au dossier, que les travaux déclarés d'utilité publique par la délibération attaquée ne comportant l'occupation d'aucun terrain bâti ; qu'ainsi le moyen invoqué par les requérants manque en fait ;

Sur le moyen tiré de ce que la commission départementale a inexactement qualifié le projet qu'elle approuvait : — Considérant que, si la délibération attaquée a visé, non la rectification des deux chemins vicinaux ordinaires n°s 6 et 7, mais l'ouverture d'un chemin nouveau, l'erreur commise par la commission départementale n'est pas de nature à faire prononcer l'annulation de sa délibération pour excès de pouvoir ;

Sur le moyen tiré de ce que l'enquête aurait été dirigée par un commissaire enquêteur personnellement intéressé à l'adoption du projet soumis à la commission départementale : — Considérant qu'en chargeant le sieur Davin de remplir les fonctions de commissaire-enquêteur, le préfet n'a fait qu'user des pouvoirs qu'il tient de l'article 3 de l'ordonnance du 23 août 1835 et que les faits invoqués par les requérants ne constituent la violation d'aucune disposition de loi ou de règlement ;.... (Intervention de la commune de Saint-Léger, admise ; Rejet).

(N° 84)

[21 avril 1899]

Travaux publics. — Décompte. — Construction d'un chemin vicinal.
(Sieur Bayle)

Déblais non prévus : allocation d'une indemnité à l'entrepreneur (II).

Mise en régie prononcée contre l'entrepreneur à la suite de retards dans l'exécution des travaux et du refus de se conformer à un ordre de service apportant au tracé du chemin une modification peu importante et avantageuse pour l'entrepreneur : régularité (IV).

Réclamations. — Délais. — Réclamation présentée après l'ex-

piration du délai prévu par le cahier des charges : non recevabilité.

Rejet d'une objection tirée de ce que la commune s'étant fait représenter à l'expertise sans formuler de réserves, a par là même renoncé au droit d'opposer la déchéance : l'arrêté ordonnant l'expertise réservait tous les droits et moyens des parties (I).

Transport des moellons et graviers. — Augmentation des distances par suite de l'impraticabilité d'un chemin vicinal, dont il avait été admis, lors de la conclusion du marché, que l'on se servirait : allocation d'une indemnité à l'entrepreneur (III).

En ce qui concerne les terrassements : — Considérant que la réclamation de l'entrepreneur a été rejetée par le conseil de préfecture pour n'avoir pas été présentée dans le délai prévu par l'article 41 du cahier des clauses et conditions générales, rendu applicable à l'entreprise par l'article 40 du cahier des charges ; que le sieur Bayle soutient que la commune de Deyme, s'étant fait représenter à l'expertise sans formuler de réserves, avait ainsi renoncé au droit d'opposer la déchéance établie par l'article 41 précité ;

Mais considérant que l'arrêté par lequel le conseil de préfecture a ordonné l'expertise réservait tous les droits et moyens des parties ; que, dès lors, la commune, bien qu'elle eût participé à l'expertise, avait conservé le droit de se prévaloir de la déchéance et que c'est avec raison que la demande du sieur Bayle a été rejetée comme non recevable ;

II. *Sur les conclusions du sieur Bayle tendant à ce qu'il lui soit accordé une somme de 103 fr. 75 pour déblais non prévus au profil n° 32* : — Considérant que la commune de Deyme a reconnu elle-même que par suite des modifications apportées aux travaux prévus au profil n° 32, les déblais exécutés doivent être fixés à 19 mètres cubes, pour les déblais à la pelle et à 119 mètres cubes pour les déblais au tombereau ; qu'il y a lieu d'allouer de ce chef à l'entrepreneur une somme de 103 fr. 75 conformément à l'avis de la majorité des experts ;

III. *Sur les conclusions du sieur Bayle tendant à ce qu'il lui soit accordé une somme de 640 fr., 08 pour augmentation des distances de transport de moellons et graviers* : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que la distance moyenne de 2,820 mètres indiquée à l'article 15 du devis avait été calculée en admettant que les transports se feraient au retour par le chemin vicinal n° 6 ;

Considérant qu'il a été reconnu par la majorité des experts que ce chemin était impraticable et que les transports ont dû être effectués au retour suivant les mêmes chemins qu'à l'aller ; que la distance ainsi parcourue a

été supérieure à celle prévue et que de ce chef l'entreprise a subi un préjudice pour lequel le sieur Bayle est fondé à réclamer une indemnité ; que, d'après les pièces du dossier, il sera fait une exacte évaluation de cette indemnité en la fixant à 328 fr. 16.

IV. *Sur les conclusions du sieur Bayle tendant à ce qu'il soit accordé une somme de 4,000 francs pour mise en régie non justifiée* : Considérant que la mise en régie a été prononcée à la suite du refus du sieur Bayle de se conformer à un ordre de service en date du 7 juillet 1892; que le requérant soutient qu'une modification ayant été apportée au tracé du chemin, il a demandé un ordre écrit qui ne lui a pas été délivré et qu'en présence de ce refus de la commune, il était fondé à susprendre l'exécution des travaux ;

Mais considérant que le sieur Bayle n'apporte aucune preuve à l'appui de ses allégations ; que, d'autre part, il résulte de l'instruction que la modification du tracé du chemin, d'ailleurs peu importante, était tout à l'avantage de l'entrepreneur, qu'enfin le sieur Bayle a apporté des retards dans l'exécution des travaux ; que dans ces circonstances c'est à bon droit que la mise en régie a été prononcée contre lui ;... (Il est alloué au sieur Bayle une somme de 103 fr. 75 pour les déblais exécutés au profil n° 32 du projet, une somme de 328 fr. 16 pour augmentation de la distance des transports des moellons et graviers ; surplus des conclusions rejeté ; arrêté réformé en ce qu'il a de contraire ; dépens mis pour un quart à la charge de la commune de Deyme).

(N° 85)

[21 avril 1899]

Travaux publics. — Dommages. — Machine de Marly. — Installation par l'Etat de machines annexes. — (Demoiselle Collins).

Installation par l'Etat, à 25 mètres d'une maison, de deux machines destinées à fournir de l'eau à la machine de Marly; graves dommages causés à la propriétaire de cette maison par la fumée, les poussières de charbon et le bruit : allocation d'une indemnité, en tenant compte de ce qu'à partir d'une certaine date, les inconvénients précités ont presque complètement disparu.

Vu le recours du Ministre de l'instruction publique et des beaux-arts,

tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, en date du 22 février 1896, par lequel le conseil de préfecture du département de Seine-et-Oise a condammé l'Etat à payer à la demoiselle Collins, propriétaire à Croissy, une indemnité de 10,000 francs à raison de l'installation d'une usine destinée à alimenter d'eau la machine de Marly et a mis à la charge de l'Etat les frais d'expertise ; subsidiairement, réduire l'indemnité allouée ;

Vu la loi du 28 pluviose an VIII ;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil ;

Considérant que l'Etat a installé à Croissy, à 25 mètres environ, de la propriété de la demoiseille Collins, deux machines destinées à fournir de l'eau à la machine de Marly ; qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise à laquelle il a été procédé, que jusqu'au mois d'août 1895, la fumée et les poussières de charbon que ces machines dégageaient et surtout le bruit qu'elles faisaient en fonctionnant, souvent même la nuit ont présenté de graves inconvénients pour l'immeuble de la demoiselle Collins ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'une indemnité était due par l'Etat ;

Considérant que si les experts ont évalué à 10,000 francs la somme qui pourrait être retirée de la location de la maison de la demoiselle Collins, il n'est pas justifié que cette location ait jamais atteint ce prix ; qu'au contraire, en 1894, cette maison a été louée seulement 5,000 francs toutes les charges de la propriété devant être supportées par la demoiselle Collins; que, d'autre part, elle est destinée à être louée seulement pendant la belle saison ; qu'enfin il résulte de l'instruction que, dès le mois d'août 1895, les inconvénients causés par les machines installées par l'Etat, ont à peu près complètement disparu ; que, dans ces circonstances, il sera fait une exacte appréciation de l'indemnité due à la demoiselle Collins en la fixant à 6,000 francs et qu'à plus forte raison, le recours incident doit être rejeté ;

En ce qui concerne les intérêts des intérets : — Considérant que la demoiselle Collins a demandé les intérêts des intérêts des sommes à elles dues le 25 juin 1897 et le 29 octobre 1898 ; qu'à chacune de ces dates, il lui était dû une année d'intérêts ; que, dès lors elle est fondée à demander la capitalisation des intérêts aux dates des 25 juin 1897 et 29 octobre 1898 ; arrêté réformé en ce qu'il a de contraire ; surplus des conclusions du ministre rejeté ; recours incident de la demoiselle Collins rejeté).

(N° 86)

[21 avril 1899]

Travaux publics. — Dommages. — Chemins de fer
(Compagnie du Nord contre sieur Mathieu-Gorée.)

Caractère de dommage. — Un faible allongement de parcours imposé aux voitures, par suite de la suppression d'un passage à niveau, pour parvenir du centre de la ville à une maison ne constitue pas un dommage de nature à ouvrir au propriétaire de cette maison un droit à indemnité.

Allocation éventuelle d'indemnité en l'absence de préjudice. — Le conseil de préfecture ne peut pas allouer une indemnité éventuelle, n'ayant pas pour objet la réparation d'un préjudice souffert mais ayant pour but d'assurer l'exécution de travaux prescrits par lui.

Offre de travaux. Retrait. Donné acte antérieur. — La Compagnie de chemins de fer ayant offert d'exécuter certains travaux et l'arrêté du conseil de préfecture en ayant donné acte, cette offre ne peut plus être retirée, mais, aucun refus d'exécution de ces travaux n'étant encore intervenu, il ne peut être prononcé de ce chef à la charge de la compagnie aucune condamnation à des dommages-intérêts.

VU LA REQUÊTE de la compagnie des chemins de fer du Nord, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté, en date du 29 octobre 1895 par lequel le conseil de préfecture du département du Pas-de-Calais l'a condamnée à payer au sieur Mathieu-Gorée, propriétaire à Boulogne-sur-Mer, différentes indemnités pour dommages causés par l'exécution de travaux publics, et a mis les dépens à sa charge;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne l'indemnité de 10,000 francs: — Considérant qu'il résulte de l'instruction que les accès et les jours de l'immeuble du sieur Mathieu-Gorée, sur la rue Basse-des-Tintelleries, dont la largeur et le niveau sont demeurés les mêmes, n'ont subi aucune modification; que si le passage à niveau faisait communiquer entre elles les deux parties de la rue dont s'agit a été supprimé, la communication entre ces deux parties de rue a été conservée pour les piétons au moyen d'une passerelle, et que

le faible allongement de parcours qui est imposé aux voitures pour arriver du centre de la ville à la maison Mathieu-Gorée, ne constitue pas un dommage de nature à ouvrir au propriétaire de la maison un droit à indemnité; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué au sieur Mathieu-Gorée, une indemnité de 10,000 francs ;

En ce qui concerne l'allocation éventuelle de 1,450 francs à défaut de clôture : — Considérant qu'il résulte des termes mêmes de l'arrêté attaqué que cette allocation n'a pas pour objet la réparation d'un préjudice souffert par le sieur Mathieu-Gorée, et pour lequel il lui serait dû une indemnité, mais qu'elle tend à assurer l'exécution des travaux de clôture spécifiés par cet arrêté ; qu'il suit de là que cette allocation doit être retranchée ;

En ce qui concerne l'annuité de 50 francs mise à la charge de la compagnie jusqu'à l'achèvement des travaux par elle offerts : Considérant que l'arrêté attaqué a donné acte aux parties de l'offre de la compagnie d'ouvrir dans la paroi verticale qui ferme l'ancienne ruelle une large ouverture, et de pratiquer sous le trottoir de la rue Basse-des-Tintelleries une prise d'air ; que, les héritiers Mathieu-Gorée, concluant au maintien de l'arrêté attaqué, la compagnie n'est pas recevable à revenir sur cette offre ;

Mais considérant que si la compagnie est tenue aujourd'hui de réaliser l'offre par elle faite, elle ne serait passible de dommages-intérêts envers les héritiers Mathieu-Gorée qu'à défaut par elle d'exécuter les travaux dont il vient d'être parlé, et que le sieur Mathieu-Gorée n'a justifié pour le passé d'aucun préjudice dont il eût été fondé à exiger la réparation.

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts : — Considérant que la compagnie requérante ne justifie pas qu'elle ait payé aucune somme en exécution de l'arrêté attaqué ; qu'elle n'est pas fondée dès lors à demander aucune allocation d'intérêts ;... (La Compagnie du chemin de fer du Nord est relevée de toutes les condamnations pécuniaires prononcées contre elle par l'arrêté susvisé ; les dépens de première instance et d'appel seront supportés par les héritiers Mathieu-Gorée ; arrêté réformé en ce qu'il a de contraire ; surplus des conclusions de la compagnie rejeté).

(N° 87)

[21 avril 1899]

Voirie (grande). — canal de navigation. — Adjudicataire du service de halage. — Droits et obligations. — Halage de nuit. — Indemnités. — Cahier des charges : Demande d'interprétation. — (Sieur Duez).

Etablissement d'une façon permanente du service de halage pendant la nuit, motivé, non par les causes mentionnées dans les règlements sur la police de la navigation ou dans le cahier des charges, mais par les modifications survenues dans la marche des trains circulant sur le chemin de fer de Paris à Lille : fait non prévu lors de l'adjudication ; indemnité allouée à l'adjudicataire.

Cahier des charges. Interprétation. — Demande tendant à ce que le conseil d'Etat décide, par interprétation du cahier des charges, que l'adjudicataire avait le droit de percevoir la taxe prévue au tarif pour le halage de nuit. Rejet : d'une part, le requérant ne justifie d'aucun litige existant sur ce point entre lui et l'Etat ; d'autre part, il lui appartenait d'exiger cette taxe des mariniers, sauf à ces derniers à constester la légalité de la perception devant la juridiction compétente.

Compétence. — Le Conseil de préfecture et, en appel, le Conseil d'Etat sont compétents pour statuer sur les contestations entre l'Etat et le concessionnaire du service de halage sur un canal.

CONSIDÉRANT que, pour rejeter la demande du sieur Duez, le conseil de préfecture s'est fondé sur l'article 11 du cahier des charges de l'entreprise qui impose à l'entrepreneur du halage de se soumettre aux règlements faits ou à faire pour la police de la navigation et sur les dispositions du règlement du 28 avril 1856 qui autorise les ingénieurs à rendre la navigation de nuit obligatoire pour tous les bateaux sans distinction, lorsque ces bateaux encombrent les biefs, notamment aux approches et à la suite des chômages ; qu'il s'est fondé également sur l'article 12 du cahier des charges aux termes duquel l'entrepreneur ne pourra réclamer ni indemnité, ni dédommagements, à raison des interruptions que la navigation pourra subir, quelles qu'en puissent être la cause et la durée ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'établissement d'une façon permanente du service du halage pendant la nuit, sur le canal de la Deule, a été imposé au sieur Duez par l'ordre du service de 21 mars 1892 ; qu'il n'a été motivé par aucune des causes ci-dessus mentionnées, soit au règlement du 28 avril 1856, soit à l'article 12 du cahier des charges de l'entreprise, mais a été rendu nécessaire par les modifications survenues dans la marche des trains circulant sur le chemin de fer de Paris à Lille ; que le chemin de fer traverse en effet le canal, par un pont-tournant, et qu'à raison de l'augmentation du nombre des trains, les ouvertures du pont sont devenues moins fréquentes ; que, dans ces circonstances le requérant est fondé à soutenir que le service du halage s'effectue dans des conditions plus onéreuses pour l'entrepreneur que celles qui pouvaient être prévues lors de l'adjudication, et a réclamé de ce chef une indemnité ; qu'il sera fait une exacte appréciation de l'indemnité due au sieur Duez, en la fixant à la somme de 5,000 francs ;

Sur les conclusions du sieur Duez, tendant à ce que le Conseil d'Etat décide qu'il avait le droit de percevoir la taxe prévue au tarif pour le halage de nuit : — Considérant, d'une part, que le sieur Duez ne justifie d'aucun litige existant sur ce point entre lui et l'Etat ;

Considérant, d'autre part, qu'il lui appartenait, s'il s'y croyait fondé, d'exiger des mariniers la taxe afférente au halage de nuit, sauf à ces derniers à contester la légalité de la perception devant la juridiction compétente, qu'il n'y a lieu, dès lors, pour le Conseil d'Etat de donner l'interprétation sollicitée du cahier des charges ;

En ce qui concerne les intérêts : — Considérant que le requérant n'établit pas avoir demandé les intérêts avant le 7 septembre 1893, date de l'enregistrement de son pourvoi au Conseil d'Etat ; qu'il y a lieu de lui accorder les intérêts seulement à compter de cette date ;

En ce qui concerne la capitalisation des intérêts : — Considérant que le sieur Duez a demandé les intérêts des intérêts les 7 septembre 1893, 5 octobre 1894 et 15 janvier 1897 ; que, c'est seulement à ces deux dernières dates qu'il lui était dû une année d'intérêts ; que dès lors, il y a lieu de lui allouer les intérêts des intérêts seulement aux dates des 5 octobre 1894 et 15 janvier 1897 ;

En ce qui concerne les dépens de première instance et d'appel : — Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, ces dépens doivent être mis à la charge de l'Etat ;... (Arrêté annulé ; l'Etat paiera au sieur Duez une somme de 5,000 francs avec intérêts à compter du 7 septembre 1893 capitalisés aux dates des 5 octobre 1894 et 15 janvier 1897 ; les dépens de première instance et d'appel seront supportés par l'Etat ; surplus des conclusions rejeté).

(N° 88)

[21 avril 1899]

Voirie (grande) contraventions. — Routes nationales. — Plan d'alignement. — Immeuble retranché sur une grande profondeur. — Nécessité d'une expropriation. — Pas de servitude de reculement. — Possibilité de travaux confortatifs. — (Ministre des Travaux publics contre sieur Gauthier-Moreau).

Un décret approuvant les plans d'alignement d'une route nationale ayant compris dans les limites nouvelles de la route une maison sur une très grande profondeur, cet immeuble ne peut être réuni à la voie publique que par expropriation, dès lors il est affranchi de la servitude de reculement, et, par suite, le propriétaire a pu, sans commettre de contravention, y effectuer des travaux confortatifs.

Vu le recours du Ministre des travaux publics,... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté en date du 17 juillet 1897, par lequel le conseil de préfecture du département de l'Indre a renvoyé sans dépens le sieur Gauthier-Moreau, négociant à Châteauroux, des fins d'un procès-verbal dressé contre lui pour contravention à la police de la grande voirie ; — *Ce faire, attendu,* ainsi qu'il est exposé dans deux rapports d'ingénieurs joints au dossier, que le sieur Gauthier-Moreau a effectué des travaux confortatifs au pignon de sa maison faisant saillie sur les alignements de la route nationale n° 20 ; que c'est à tort que le conseil de préfecture a prononcé le relaxe par le motif que, la presque totalité de la maison étant atteinte par le retranchement, l'immeuble ne pouvait être acquis que par expropriation et que les servitudes d'alignement ne lui étäient pas applicables ; qu'en effet la partie retranchable n'a qu'une superficie de 48 mètres alors que la superficie de la maison est de 109 mètres ; que d'ailleurs il y a lieu de comprendre dans la partie restante de l'immeuble, utilisable après le retranchement, une cour et des appentis situés derrière le bâtiment ;

Vu l'édit de 1607 et l'arrêt du Conseil du 27 février 1765 ;

Vu la loi des 19-21 juillet 1791 ;

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction d'une part qu'au 31 janvier 1855, date à laquelle a été rendu le décret approuvant les plans d'aligne-

ment de la route nationale n° 20 dans la traverse de Châteauroux, l'immeuble appartenant actuellement au sieur Gauthier-Moreau se trouvait déjà séparé de l'immeuble Pascaud et avait la même consistance qu'aujourd'hui ; d'autre part, que le décret précité comprend l'immeuble dont s'agit dans les limites nouvelles de la route sur une très grande profondeur ; que, dès lors, cet immeuble ne pouvait être réuni à la voie publique que par expropriation et ne se trouvait pas en conséquence frappé de la servitude de reculement ; qu'ainsi, le sieur Gauthier-Moreau a pu, malgré les termes de l'autorisation à lui accordée le 12 avril 1895, exécuter à sa maison des travaux confortatifs et n'a commis de ce chef aucune contravention ;... (Rejet).

(N° 89)

[21 avril 1899]

Voirie (grande) chemins de fer. — Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. — Convention du 26 mai 1883. — Interprétation. — Construction d'une nouvelle ligne. — Part contributive de l'Etat. — (Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée).

Décidé par interprétation de l'article 4 de la convention du 26 mai 1883, — portant que, dans une certaine hypothèse, l'Etat abandonnera gratuitement à la compagnie les terrains lui appartenant qui seront nécessaires à la construction de la ligne et supportera la moitié de la valeur des terrains acquis ou à acquérir dans le même but, — qu'en employant l'expression « valeur des terrains » les parties n'ont pas entendu que l'Etat rembourserait la moitié des dépenses effectives entraînées par les opérations de la compagnie en vue de s'assurer la possession des terrains nécessaires, déduction faite des bénéfices et recettes se rattachant à ces opérations ; qu'elles n'ont pas voulu admettre non plus que les prix payés pour l'acquisition des terrains en détermineraient la valeur dans tous les cas et que la compagnie ne pourrait réclamer à l'Etat que le remboursement sans intérêts des sommes déboursées pour solder les prix d'acquisition ; mais que, d'après la commune intention des contractants, l'Etat doit compte à la compagnie de la valeur des terrains à l'époque de leur incorporation au domaine public, cette valeur devant être fixée, pour les immeubles expro-

priés, d'après l'estimation faite par le jury d'expropriation et, pour les immeubles acquis à l'amiable, d'après une estimation par le ministre et la compagnie, ou, à défaut d'entente, contradictoirement devant le conseil de préfecture.

Intérêts des sommes dues par l'Etat. — La convention du 26 *mai* 1883 *ne stipulant pas que la créance de la compagnie portera intérêts de plein droit, ceux-ci ne sont dus qu'à compter de la demande en justice.*

Considérant que l'article 4 de la convention du 26 mai 1883 dispose que dans le cas où le gouvernement opterait pour le tracé de la ligne de la Joliette à l'Estaque par l'intérieur des terres, pour tenir compte de l'excédent des dépenses afférent à l'ensemble des travaux par rapport aux projets déjà approuvés, l'Etat abandonnera gratuitement à la compagnie les terrains lui appartenant qui seront nécessaires à l'exécution des travaux et supportera la moitié de la valeur des terrains acquis ou à acquérir dans le même but ; qu'il remboursera en outre à la compagnie les droits de mutation qu'elle justifiera avoir soldés pour les acquisitions de terrains déjà faites en vue de l'exécution des travaux ;

Considérant que la contestation actuellement pendante entre l'Etat et la compagnie porte sur le sens qu'il convient d'attribuer aux mot « valeur des terrains » dans l'article précité ;

Considérant que la compagnie soutient qu'en employant cette expression les parties signataires de la convention ont entendu que l'Etat rembourserait la moitié de toutes les dépenses effectives qu'ont entraînées les opérations poursuivies par la compagnie pour s'assurer la possession des terrains nécessaires à l'exécution de la ligne, déductions faite des bénéfices et recettes de toutes natures se rattachant à ces opérations, que l'Etat prétend au contraire et que le conseil de préfecture a admis que les prix payés pour l'acquisition des terrains en déterminaient la valeur dans tous les cas et que la compagnie n'était fondée à réclamer que le remboursement sans intérêts des sommes déboursées pour solder les prix d'acquisition ;

Mais considérant que ni l'une ni l'autre de ces interprétations ne peut se concilier avec les termes employés dans la convention de 1883, qui impliquait nécessairement l'idée d'une estimation des terrains au moment où ils ont été incorporés au domaine public ; que si pour les terrains expropriés, les indemnités fixées par le jury d'expropriation représentent exactement la valeur de ces immeubles, les sommes déboursées par la compagnie pour l'acquisition à l'amiable des terrains qu'elle a achetés avant l'époque de la construction de la ligne peuvent ne pas correspondre

à la valeur de ces terrains au moment où ils ont passé du domaine privé de la compagnie dans le domaine public de l'Etat;

Considérant que de ce qui précède il résulte que l'arrêté attaqué doit être annulé comme ayant donné une interprétation inexacte de l'article 4 de la convention du 26 mai 1883; qu'il y a lieu de décider, par application de cette disposition, que l'Etat doit compte à la compagnie de la valeur des terrains à l'époque de leur incorporation à la ligne de la Joliette à l'Estaque, cette valeur devant être fixée pour les immeubles acquis à la suite d'une expropriation d'après l'estimation qui en a été faite par le jury d'expropriation et pour les immeubles acquis à l'amiable d'après une estimation à laquelle il sera procédé entre le Ministre des travaux publics et la compagnie et, à défaut d'entente entre les parties, contradictoirement devant le conseil de préfecture;

En ce qui concerne les intérêts des sommes que l'Etat peut devoir encore à la compagnie : — Considérant que la convention du 26 mai 1883 ne stipule pas que la créance de la compagnie portera intérêts de plein droit; que la requérante n'est donc fondée à réclamer les intérêts de la somme que l'Etat peut lui devoir encore qu'à partir du 16 février 1895 date de la première demande à fin d'allocation d'intérêts par elle présentée devant la juridiction compétente;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts : — Considérant que la compagnie a conclu à la capitalisation des intérêts devant le conseil de préfecture le 1er juillet 1895 et devant le Conseil d'Etat les 2 juillet 1896 et 7 avril 1899; qu'à la première de ces dates, il n'était pas dû une année d'intérêts, que la demande présentée le 1er juillet 1895 doit donc être rejetée; qu'il y a lieu au contraire par application de l'article 1154 du Code civil d'accueillir les demandes des 2 juillet 1896 et 7 avril 1899;... (Arrêté annulé; l'Etat tiendra compte à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée de la moitié de la valeur, à l'époque de leur incorporation à la ligne de la Joliette à l'Estaque, des terrains acquis par ladite compagnie, cette valeur devant être fixée pour les immeubles acquis à la suite d'une expropriation d'après l'estimation qui en a été faite par le jury d'expropriation et pour les immeubles acquis à l'amiable d'après une estimation à laquelle il sera procédé entre le Ministre des travaux publics et la compagnie, et, à défaut d'entente entre les parties, contradictoirement devant le conseil de préfecture du département de la Seine; l'Etat paiera à la compagnie les intérêts des sommes qui lui seraient dues encore comme représentant le complément de la valeur des terrains de la ligne de la Joliette à l'Estaque, à partir du 16 février 1895; ces intérêts seront capitalisés aux 2 juillet 1896 et 7 avril 1899; surplus des conclusions rejeté; l'Etat supportera les dépens).

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile).

(N° 90)

[16 juillet 1900]

Travaux publics. — Suppression des travaux. — Incompétence de l'autorité judiciaire. (Sieur Jean Gept).

L'autorité judiciaire est incompétente pour ordonner la suppression ou destruction de travaux qui ont le caractère incontesté de travaux publics.

La cour,

. . . .

Attendu que des constatations de l'arrêt attaqué il résulte : que, s'il n'est pas suffisamment établi que l'évêque de Béziers, de qui Gept et consorts tiennent la concession d'eau litigieuse, eût, non pas seulement la propriété féodale des terres d'où jaillit la source dite de la Resclauze, mais encore la propriété foncière, ces terres, ainsi que le reconnaît elle-même la demanderesse en cassation, constituaient tout au moins un vacant dont elle ne prouve pas qu'elle ait eu la disposition avant les lois du 28 août 1792 et 10 juin 1793 ;

Attendu que l'article 9, section 4, de cette dernière loi porte : « que l'esprit du présent décret n'étant point de troubler les possessions particulières et paisibles, mais seulement de réprimer les abus de la puissance féodale et les usurpations, il excepte des dispositions des articles précédents toutes concessions, ventes, collocations forcées, partages ou autres possessions depuis et au delà de quarante ans jusqu'à l'époque du 4 août 1789, en faveur des possesseurs actuels ou de leurs auteurs » ;

Attendu que cet article doit être compris en ce sens : que, lorsqu'est faite la preuve d'une possession plus que quarantenaire des biens attribués aux communes par les lois des 28 août 1792 et 10 juin 1793, ou de droits établis sur ces biens, — d'une part, aucune justification n'est imposée aux

possesseurs, — d'autre part, les effets de la possession s'appliquent non seulement à la jouissance du sol, mais encore à toutes concessions, suivant les termes mêmes de la loi de 1793, qu'ont pu comporter les terres devenues biens communaux, et spécialement aux concessions d'eaux » ;

Attendu que l'arrêt attaqué déclare que, de temps immémorial les titres accordant aux propriétaires des moulins de la Resclauze la jouissance des eaux de cette source ont été accompagnés d'une possession conforme ; que de tout temps, ces propriétaires ont pris, au moyen d'une vanne dont ils avaient seuls la clef, la totalité des eaux accumulées dans le réservoir et s'en sont servis pour la mise en mouvement de leurs moulins ;

Attendu qu'en l'état de ces constatations qui établissaient au profit des défendeurs en cassation une possession bien plus que quarantenaire, avant le 4 août 1789, c'est à bon droit que l'arrêt attaqué à déclaré que les sieurs Gept et consorts avaient sur les eaux de la Resclauze un droit de priorité pour la mise en mouvement de leurs moulins,

REJÈTTE ce moyen ;

Mais sur le premier moyen :

Vu l'article 13, titre II, de la loi des 16-24 août 1790;

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué, et qu'il n'a d'ailleurs jamais été contesté, que les travaux entrepris par la commune de Gabian pour l'adduction des eaux de la Resclauze dans des fontaines destinées à l'usage de tous les habitants de la commune constituaient des travaux publics ;

Attendu, par suite, qu'en condamnant ladite commune de Gabian à remettre les lieux en l'état où ils étaient avant l'entreprise, c'est-à-dire en ordonnant la destruction des travaux édifiés, l'arrêt attaqué a outrepassé ses pouvoirs.

Par ces motifs,

CASSE l'arrêt de la cour de Montpellier, du 20 juillet 1898, mais seulement en ce qu'il a ordonné la remise des lieux en l'état où ils étaientavant les travaux entrepris par la commune de Gabian, etc. ;

(N° 91)

[16 juillet 1900]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. Décision équivoque. (Sieurs Paré et autres).

La décision du jury d'expropriation doit être claire et précise; elle est donc nulle si elle est conçue en termes équivoques qui peuvent donner lieu à des contestations ultérieures.

La cour,

. . . .

Attendu que la décision du jury fixant le montant de l'indemnité doit être claire, précise, définitive et ne donner lieu à aucune constestation ultérieure.

Attendu qu'il résulte des constatations du procès-verbal des opérations du jury que la disposition finale des décisions du jury, primitivement lue à l'audience, était ainsi conçue : « Et les membres du jury ont signé après avoir délibéré, à la majorité, qu'il y a lieu d'accorder un dixième en plus sur toutes les indemnités en général, et tous les membres du jury ont signé » :

Attendu qu'il résulte du même procès-verbal que, sur la demande du président du jury faite à la fin de cette lecture, le magistrat directeur a autorisé le jury à rentrer dans la salle de ses délibérations, à l'effet d'y rectifier une erreur matérielle puis que, après être ainsi rentré dans la chambre des délibérations, le jury en est sorti, apportant ses décisions complétées par l'addition suivante : «... Et tous les membres du jury ont signé après avoir délibéré à la majorité qu'il y avait lieu d'accorder un dixième de plus sur toutes les indemnités en général..... et tous les membres du jury ont signé » ; que lecture a été donnée à l'audience de cette addition ;

Attendu qu'on ne saurait, à la lecture de la disposition finale ainsi complétée, décider s'il y a double emploi dans le chef deux fois répété par lequel un dixième en sus est alloué sur toutes les indemnités fixées par le jury, ou bien si cette répétition a eu pour but de combler une lacune des décisions du jury primitivement lues à l'audience en allouant une seconde majoration d'un dixième aux expropriés ;

Attendu que, conçues dans ces termes équivoques, les décisions attaquées ne sont ni claires ni précises, qu'elles peuvent donner lieu à des contestations ultérieures et sont dès lors entachées de nullité ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le premier moyen.

CASSE, etc.

(N° 92)

[30 juillet 1900]

Expropriation pour cause d'utilité publique.— Désignation du jury spécial. — Tribunal d'arrondissement. — Incompétence. — (Sieur Dausan).

Dans les départements où ne siège pas une cour d'appel, c'est au tribunal du chef-lieu judiciaire qu'il appartient exclusivement de désigner le jury spécial chargé de statuer sur les indemnités d'expropriation.

La cour,

. . . .

Attendu qu'aux termes de cet article, dans les départements où ne siège pas une cour d'appel, la désignation du jury spécial d'expropriation doit être faite par la première chambre du tribunal du chef-lieu judiciaire ;

Attendu que le chef-lieu judiciaire de Tarn-et-Garonne étant Montauban, le tribunal civil de Moissac, simple tribunal du chef-lieu d'arrondissement, était incompétent pour faire cette désignation ;

D'où il suit qu'en désignant dans son jugement les jurés qui devaient statuer sur l'indemnité due aux défendeurs, le tribunal à violé l'article de loi ci-dessus visé ;

Par ces motifs et sans qu'il soit besoin de statuer sur le moyen principal invoqué par la demanderesse,

CASSE... etc.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 93)

INDES NÉERLANDAISES

Résultats de l'exploitation des chemins de fer et des tramways à vapeur en 1899 et 1898.

Les renseignements qui suivent ont été extraits de la publication officielle intitulée : *Statistick von het vervoer op de spoorwegen en Tramwegen met machinale Beweegkracht in Nederlandsch-Indie.*

I. — Chemins de fer.

A. — Longueurs et Dépenses d'établissement.

Désignation des colonies et des réseaux		1899			1898		
		Longueurs		Dépenses d'établissement	Longueurs		Dépenses d'établissement
		au 31 décembre	moyennes exploitées		au 31 décembre	moyennes exploitées	
		km.	km.	milliers de francs	km.	km.	milliers de francs
Java	Réseau de l'État.	1.578	1.521	246.142	1.479	1.473	244.300
	Réseau concédé.	261	261	52.088	261	261	51.518
	Ensemble. . .	1.839	1.782	298.230	1.740	1.734	295.818
Sumatra	Réseau de l'État.	210	210	42.644	210	210	42.398
	Réseau concédé.	102	102	15.272	102	102	15.096
	Ensemble. . .	312	312	57.916	312	312	57.494
Totaux et moyennes. . .		2.151	2.094	356.146	2.052	2.046	353.312

Nota. Les florins néerlandais ont été convertis à raison de 2 fr. 12 par unité.

B. — Effectif et parcours du matériel roulant

Désignation des colonies et des réseaux		1899					1898				
		Nombre de			Parcours des		Nombre de			Parcours des	
		Locomotives	Voitures à voyageurs	Fourgons et Wagons	Locomotives	Véhicules	Locomotives	Voitures à voyageurs	Fourgons et Wagons	Locomotives	Véhicules
					milliers de kilom.	milliers d'essieux kilo-métriques				milliers de kilom.	milliers d'essieux kilo-métriques
Java	Réseau de l'État.	261	508	3.846	7.914	145.697	256	480	3.483	7.080	132.414
	Réseau concédé.	92	121	591	1.175	27.930	42	114	591	1.161	27.627
	Ensemble. . .	303	629	4.437	9.089	173.627	298	594	4.074	8.241	160.041
Sumatra	Réseau de l'État.	60	62	353	1.155	17.829	58	62	353	1.067	15.610
	Réseau concédé.	14	40	331	441	9.221	14	38	311	425	8.709
	Ensemble. . .	74	102	684	1.596	27.050	72	100	664	1.492	24.319
Totaux et moyennes. . .		377	731	5.121	10.685	200.677	370	694	4.738	9.733	184.360

C. — Transport des voyageurs

Désignation des colonies et des réseaux		1899				1898			
		Nombre de voyageurs		Recettes		Nombre de voyageurs		Recettes	
		à toute distance	à un kilomètre	Totales	Par Voyageur kilomètre	à toute distance	à un kilomètre	Totales	Par Voyageur kilomètre
		milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de francs	centimes
Java	Réseau de l'État.	9.066	254.667	7.920	3,1	8.307	240.420	7.456	3,2
	Réseau concédé.	2.374	67.118	1.984	3,0	2.219	62.182	1.889	3,2
	Ensemble. . .	11.440	321.785	9.904	3,1	10.526	302.602	9.345	3,2
Sumatra	Réseau de l'État.	837	16.158	643	4,0	867	16.846	657	3,8
	Réseau concédé.	769	13.639	852	6,4	714	12.645	793	6,4
	Ensemble. . .	1.606	29.797	1.495	5,0	1.581	29.491	1.450	4,9
Totaux et moyennes. . .		13.046	351.582	11.399	3,2	12.107	332.093	10.795	3,2

D. — Transport des Marchandises

Désignation des colonies et des réseaux	1899				1898			
	Nombre de tonnes transportées (*)		Recettes		Nombre de tonnes transportées (*)		Recettes	
	à toute distance	à un kilomètre	Totales	par tonne kilométrique	à toute distance	à un kilomètre	Totales	par tonne kilométrique
	milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de francs	centimes
Java — Réseau de l'État.	1.408	137.770	14.236	10,3	1.356	132.892	13.356	10,0
Java — Réseau concédé.	484	42.574	5.595	13,1	501	45.126	5.417	12,0
Java — Ensemble. . .	1.892	180.344	19.831	10,9	1.857	178.018	18.773	10,5
Sumatra — Réseau de l'État.	245	27.935	1.736	6,2	212	23.127	1.511	6,5
Sumatra — Réseau concédé.	213	21.704	1.899	8,7	184	5.770	1.673	29,0
Sumatra — Ensemble. . .	458	49.639	3.635	7,3	396	28.897	3.184	11,0
Totaux et moyennes. . .	2.350	229.983	23.466	10,2	2.253	206.915	21.957	10,6

(*) Non compris les transports en service.

E. — Résultats généraux de l'Exploitation

Désignation des colonies et des réseaux	1899			1898		
	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net	Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs
Java — Réseau de l'État	23.074	12.654	10.420	20.812	11.972	8.840
Java — Réseau concédé.	7.925	3.258	4.667	7.520	3.195	4.325
Java — Ensemble. . .	30.999	15.912	15.087	28.332	15.167	13.165
Sumatra — Réseau de l'État.	2.690	1.427	1.263	2.446	1.391	1.055
Sumatra — Réseau concédé.	2.940	1.198	1.742	2.629	1.128	1.501
Sumatra — Ensemble. . .	5.630	2.625	3.005	5.075	2.519	2.556
Totaux.	36.629	18.537	18.092	33.407	17.686	15.721

II. — Tramways à vapeur.

A. — Longueurs, Capital d'établissement, effectif et parcours du matériel roulant

ANNÉES	LONGUEURS		Capital d'établissement	NOMBRE DE			PARCOURS DES	
	au 31 décembre	Moyennes exploitées		Locomotives	Voitures	Wagons	Locomotives	Trains
	km.	km.	francs				milliers de kilom.	milliers d'essieux kilométriques
1899	1.169	1.093	82.752.623	213	346	1.496	4.822	61.631
1898	1.005	802	55.986.095	183	303	1.139	3.747	46.054

B. — Transport des voyageurs et des marchandises

ANNÉES	VOYAGEURS				BAGAGES ET MARCHANDISES			
	Nombre de voyageurs transportés		Recettes		Nombre de tonnes transportées		Recettes	
	à toute distance	à un kilomètre	Totales	Par voyageur kilométriq.	à toute distance	à un kilomètre	Totales	Par tonne kilométriq.
	milliers	milliers	francs	centimes	milliers	milliers	francs	centimes
1899	17.419	166.278	3.743.627	2,2	699	28.357	3.798.855	13,1
1898	12.762	109.871	2.632.561	2,4	490	20.602	2.694.575	12,9

C. — Résultats généraux de l'Exploitation

ANNÉES	RECETTES	DÉPENSES	PRODUIT NET	RAPPORTS POUR CENT		
				des dépenses aux recettes	du produit net au capital d'établissement	du produit net à la recette brute
	francs	francs	francs			
1899	7.387.146	3.597.964	3.789.182	48,7	4,6	51,29
1898	5.403.774	2.579.054	2.824.720	47,7	5,0	52,22

(N° 94)

PRUSSE

Résultats d'exploitation du réseau des chemins de fer de l'Etat pendant les exercices 1899-1900 et 1898-1899 (*)

Les renseignements qui suivent ont été extraits du Compte rendu officiel publié par l'Administration des chemins de fer de l'Etat Prussien (*Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen ùnd hessischen staatseisenbahnen*).

Les données des tableaux ci-dessous se rapportent au réseau de l'Etat prussien à voie normale ainsi qu'aux chemins de fer hessois (951 kilomètres), exploités par l'Administration du réseau prussien depuis le 1er avril 1897.

A. — Longueurs et dépenses d'établissement

EXERCICES	LONGUEURS CONSTRUITES				Longueurs moyennes exploitées	DÉPENSES d'établissement
	Totales	Réseau principal	Réseau secondaire	Lignes à simple voie		
	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	milliers de fr.
1899-1900	30.171	19.988	10.183	18.004	30.068	9.733.779
1898-1899	29.785	19.987	9.798	17.858	29.543	9.557.885

B. — Effectif et parcours du matériel roulant

EXERCICES	LOCOMOTIVES		Voitures à voyageurs		FOURGONS		Wagons à marchandises	
	Nombre	Parcours (*)	Nombre	Parcours (*)	Nombre	Parcours (*)	Nombre	Parcours (*)
		milliers de kilom.		milliers d'essieux kilométriques		milliers d'essieux kilométriques		milliers d'essieux kilométriques
1899-1900	12.460	480.081	22.674	2.634.817	5.861	677.851	276.933	9.181.790
1898-1899	12.070	457.616	21.887	2.575.675	5.713	633.592	267.397	8.596.101

(*) Y compris les parcours du matériel étranger sur le réseau de l'État prussien.

(*) Les exercices se terminent au 31 Mars.

C. — TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Classes	EXERCICE 1899-1900				EXERCICE 1898-1899			
	Nombre de voyageurs		Recettes		Nombre de voyageurs		Recettes	
	à toute distance	à un kilomètre	Totales	Par Voyageur kilomètre	à toute distance	à un kilomètre	Totales	Par Voyageur kilomètre
	milliers	milliers	milliers de francs	centimes	milliers	milliers	milliers de francs	centimes
1re	1.923	207.003	19.875	9,61	1.740	186.092	18.122	9,73
2e	54.686	1.743.608	100.005	5,73	51.555	1.670.234	95.572	5,72
3e	270.810	5.012 792	167.442	3,34	260.357	4.825.837	163.386	3,39
4e	219.434	5.516.359	135.034	2,45	201.397	5.060.064	123.998	2,45
Militaires	7.079	564.603	9.370	1,77	7.230	607.118	11.502	1,90
Ensemble	553.932	13.044.365	431.726	3,31	522.279	12.349.345	412.580	3,34

D. — TRANSPORT DES MARCHANDISES.

EXERCICES	GRANDE VITESSE			PETITE VITESSE (*)			ANIMAUX VIVANTS		
	Nombre de tonnes transportées		Recettes	Nombre de tonnes transportées		Recettes	Nombre de tonnes transportées		Recettes
	à toute distance	à un kilomètre		à toute distance	à un kilomètre		à toute distance	à un kilomètre	
	milliers	milliers	milliers de francs	milliers	milliers	milliers de francs	milliers	milliers	milliers de francs
1899-1900	633	95.002	26.126	202.643	23.563.639	1 049.110	1.932	837.344	31.756
1898-1899	616	93.671	26.146	190.315	21.848.526	989.580	1.848	316.610	29.812

(*) Y compris les transports des postes, les transports militaires et les transports en service taxés.

E. — RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXPLOITATION

EXERCICES	RECETTES		DÉPENSES		Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	PRODUIT NET		Rapport 0/0 du produit net au capital d'établissement
	Totales	kilométriques	Totales	kilométriques		Total	kilométrique	
	milliers de francs	francs	milliers de francs	francs		milliers de francs	francs	
1899-1900	1.674.694	55.607	970.421	32.222	57,95	704.273	23.385	7,28
1898-1899	1.579.297	53.370	908.508	30.701	57,53	670.789	22.669	7,07

F. — Personnel

EXERCICES	NOMBRE D'EMPLOYÉS				NOMBRE D'OUVRIERS		OBSERVATIONS
	Commissionnés	Auxiliaires	Ensemble	par kilomètre exploité	Total (*)	par kilomètre exploité	
1899-1900	118.575	14.830	133.405	4,43	211.951	7,04	(*) Il y avait en outre pendant le dernier exercice 3.485 et pendant l'exercice précédent 3.481 ouvriers employés à la con-

EXE[…]	Déraillem[…]	Collisio[…]	Accidents	Ensem[…]	V[…]						[…]		V[…]							
					tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
1899-1900	270	200	1.481	1.951	»	145	14	162	11	27	25	334	38	66	321	[illegible]	494	405	553	844
1898-1899	261	172	1.523	1.956	»	56	13	109	11	34	27	199	13	67	334	682	178	118	355	864

(*) Y compris les agents des postes et des télégraphes et les agents de police.

(**) Y compris, en ce qui concerne les agents de l'exploitation, les victimes d'accidents divers survenus en service.

(***) Non compris les suicides.

PERSONNEL

(N° 95)

I. — INGÉNIEURS

1° AVANCEMENTS

Arrêté du 6 mai 1901. — Sont élevés à la 2e classe au traitement de 3,800 francs, les conducteurs principaux de 3e classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, dont les noms suivent :

MM. **Raucoules** (Jean), Tarn, service ordinaire.
Lemoine (Alcide), Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.

Sont nommés conducteurs principaux de 3e classe au traitement de 3,400 francs ; les conducteurs de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

MM. **Bariat** (Pierre), Creuse, services ordinaire et de chemins de fer.
Lannusse (Casimir), Navigation du Tarn, services hydrométrique et de chemins de fer.
Populus (Emile), Haute-Loire, services ordinaire et de chemins de fer.
Barrère (Alexandre), Ariège, service ordinaire, hydrométrique et de chemins de fer.
Girou (Lucien), Lot-et-Garonne, service ordinaire.
Bavoillot (Raoul), circonscription de Constantine.
Hamon (Armand), Côtes-du-Nord, services ordinaire et maritime.

Debats (Gaston), conducteur de 2e classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire au service ordinaire du département de la Savoie, est élevé à la 1re classe de son grade (Traitement : 3,000 francs).

Sont élevés à la 2e classe de leur grade au traitement de 2,600 francs, les conducteurs de 3e classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent :

MM. **Pariset** (Eugène), Saône-et-Loire, service ordinaire.
Samson (Jean), Basses-Pyrénées, services ordinaires et hydrométrique.

2° SERVICES DÉTACHÉS

Arrêté du 27 *avril* 1901. — M. **Bousigues**, Ingénieur en chef de 1re classe, chargé, à la résidence de Paris, du service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est mis, pendant six mois, à la disposition du Ministre des Affaires Etrangères pour remplir une mission ayant pour objet de déterminer l'état d'avancement des travaux du chemin de fer de Pékin à Han-Kéou et d'évaluer le prix de revient des travaux qui restent à exécuter sur cette ligne.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Arrêté du 20 *mai* 1901. — M. **Viennot** (Charles), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Versailles, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Moron**, est mis à la disposition du Ministre de la Marine, pour être attaché au service de l'Inspection générale des Travaux maritimes.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉ

Arrêté du 3 *mai* 1901. — Un congé de six mois, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles, à M. **Desprez**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département des Landes et d'un service de chemins de fer.

4° RETRAITES

MM.	Date d'exécution.
Vainet, Ingénieur en chef de 1re classe	25 avril 1901
Gilbin Ingénieur en chef de 1re classe	14 mai 1901

5° DÉCÈS

MM.	Date du décès.
Radoult de Lafosse, Ingénieur en chef de 1re classe en retraite	21 décembre 1900
Ruaulx de la Tribonnière, Inspecteur général honoraire, en retraite	6 février 1901
Dinet, Inspecteur général de 2e classe, en retraite	5 mai 1901
Chabas, Inspecteur général de 2e classe, en retraite	7 mai 1901

6° DÉCISIONS DIVERSES

Arrêté du 23 avril 1901. — M. **Mahieu**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Rodez, au service ordinaire du département de l'Aveyron et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Le Cornec**, est chargé à la résidence de Paris de l'arrondissement du sud du service ordinaire du département de la Seine, en remplacement de M. **Charguéraud**, appelé à d'autres fonctions.

Sont annulés les arrêté du 22 mars et décision du 5 avril 1901, par lesquels M. **Mahieu** avait été attaché au service de la navigation de la Seine, au service de chemins de fer de M. l'Ingénieur en chef **Moron** et au secrétariat du Conseil général des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 23 avril 1901. — M. **Alby**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Paris, au service de la 2e section de la navigation de la Seine, est chargé, à la même résidence, de l'arrondissement unique du service de la navigation de la Seine 1re section, 2e division et du 3e arrondissement (Ligne de Corbeil à Montereau par Melun) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Moron**.

L'emploi d'Ingénieur ordinaire occupé par M. **Alby** au service de la 2e section de la navigation de la Seine est supprimé.

Arrêté du 27 avril 1901. — M. d'**Ussel**, Ingénieur en chef de 1re classe adjoint à l'Inspecteur général, Directeur du contrôle des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est chargé, pendant l'absence de M. **Bousigues**, de l'intérim du service du contrôle de la voie et des bâtiments du même réseau.

Décision du 2 mai 1901. — M. **Daujon**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, par arrêté du 4 janvier 1901, de l'intérim des fonctions d'Ingénieur en chef du service de la circonscription de Philippeville et du service de la 4e circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer algériens, remplira ces mêmes fonctions à titre définitif.

Arrêté du 3 mai 1901. — M. **Dubreuque**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Pontoise, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est chargé, à la résidence de Mont-de-Marsan, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Desprez**, mis en congé, savoir :

1° Service ordinaire du département des Landes;

2° Service des chemins de fer de Bazas à Eauze, Casteljaloux à Roquefort, Mont-de-Marsan à Saint-Sever, Nérac à Mont-de-Marsan, Condom à Riscle et Saint-Sever à Hagetman.

3° Service hydrométrique du bassin de l'Adour, 3e section.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

Arrêté du 3 *mai* 1901. — M. **Le Gavrian**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, précédemment détaché au Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes (Exposition Universelle de 1900), est chargé à la résidence de Versailles, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de Seine-et-Oise et du 1er arrondissement (ligne de Dreux à Auneau et d'Epône à la ligne de Paris à Granville) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Moron**, en remplacement de M. **Viennot** appelé à d'autres fonctions.

Décision du 4 *mai* 1901. — M. **Lamby**, conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, est chargé, en outre, de l'intérim de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du même département pendant la durée du congé accordé à M. **Roux**.

Décision du 4 *mai* 1901. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Confolens à l'Isle Jourdain (réseau d'Orléans) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments : au 5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Bordeaux.

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique : au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Tours.

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale : à la 3e circonscription d'Inspecteur particulier, à Poitiers.

4° Pour la surveillance administrative : au commissariat de Poitiers.

Décret du 4 *mai* 1901.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 18 août 1897 portant réorganisation des services des travaux publics en Algérie.

Vu la décision ministérielle du 3 octobre 1900, supprimant l'emploi d'Inspecteur Général des Mines en Algérie ;

Vu les propositions du Gouverneur Général de l'Algérie ;

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 2 du décret du 18 août 1897 est modifié comme suit :

L'Inspection des services des travaux publics de l'Algérie est confiée à un Inspecteur Général des Ponts et Chaussées qui réside à Alger.

Le contrôle des chemins de fer Algériens est dirigé par un Inspecteur général des Ponts et Chaussées ou des Mines qui réside à Paris.

Le service des mines de l'Algérie est dirigé par un Ingénieur en chef des mines qui réside à Alger. Les notes et propositions concernant le personnel de ce service sont rédigées par l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées chargé de l'Inspection des travaux publics de l'Algérie.

Les deux Inspecteurs Généraux ci-dessus désignés ont voix délibérative dans les divers conseils institués par le Ministère des Travaux publics et au sein desquels leurs fonctions les appellent à siéger. L'Ingénieur en chef des mines de l'Algérie siège au Conseil général des mines, avec voix délibérative, sur les affaires concernant l'Algérie.

Lorsque le Gouverneur Général en fera la demande, un Inspecteur Général des mines du cadre Métropolitain sera envoyé en mission en Algérie pour étudier les questions qui lui seront indiquées par le Gouverneur Général. Les frais de ces missions seront soldés par le Ministère des Travaux publics et remboursés par le Gouvernement Général de l'Algérie.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 4 mai 1901.
Signé : EMILE LOUBET.

Arrêté du 10 *mai* 1901. — La ligne de Saint-Sever à Hagetman cesse de faire partie du 1er arrondissement (M. **N...**) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Dubreuque** et est rattachée au 2e arrondissement du même service (M. **Vallée**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Dax).

Arrêté du 10 *mai* 1901. — Le service du contrôle de l'exploitation des lignes de La Flèche à La Suze et de La Flèche à Sablé (réseau d'Orléans) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments : au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Nantes ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique : au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Nantes ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale : à la 1re circonscription d'Inspecteur principal, à Paris.

4° Pour la surveillance administrative : au commissariat d'Angers.

Décision du 13 *mai* 1901. — Est approuvée la désignation faite, dans sa séance du 30 avril 1901, par le Conseil de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, pour faire partie du Conseil de perfectionnement de l'Ecole, de MM. les Professeurs.

Nivoit.
Barlatier de Mas.
Résal.

Décision du 18 *mai* 1901. — Sont désignés, sur la proposition du Conseil général des Ponts et Chaussées, en séance du 2 mai 1901, pour faire partie du Conseil de perfectionnement de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, pendant l'année 1901, MM.

Salva **Eyriaud-Desvergnes** **Lorieux**	Inspecteurs généraux de 1re classe.
Forestier **Mallez** **Koziorowicz**	Inspecteurs généraux de 2e classe.

Arrêté du 18 *mai* 1901. — M. **Ravel** (Etienne), Conducteur de 4e classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Castellane, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Privas et du 2e arrondissement (lignes de la Voulte-sur-Rhône au Cheylard et du Cheylard à Yssingeaux, du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Gros**, en remplacement de M. **Riboud** précédemment appelé à une autre destination.

Il continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 20 *mai* 1901. — M. **Gadreau**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché à la Direction des travaux hydrauliques de la Marine à Rochefort et remis à la disposition de l'Administration des Travaux publics, est chargé, à la résidence de Rodez, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Mahieu**, appelé à une autre destination savoir :

1° Arrondissement de Rodez du service ordinaire du département de l'Aveyron ;

2° 2e arrondissement (ligne de Carmaux à Rodez (2e section) et d'Espalion à la ligne de Rodez à Millau) ; du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Le Cornec**.

II. — CONDUCTEURS

1° NOMINATION

29 avril 1901. — M. **Fleury** (Amédée), commis admissible au concours de 1895, n° 79 est nommé Conducteur de 4e classe, dans le département de la Creuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Felletin à Bourganeuf.

2° AVANCEMENTS

Arrêté du 6 mai 1901. — Les conducteurs principaux des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont élevés de la 2e, à la 1re classe de leur grade, au traitement de 4.200 francs.

MM.

Favier (Firmin)	Aude	Réseau du Midi (Voie et Bâtiments).
Probesteau	Loire-Inférieure	Service maritime.
Morel (Arsène)	Seine-et-Oise	Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest
Thiot	Vosges	Canal de l'Est (branche sud).
Boursier	Seine	Service ordinaire.
Lua	Aube	Réseau de l'Est (Voie et Bâtiments).
Maurice (Auguste)	Côte-d'Or	Canal de Bourgogne.
Armbruster (Joseph)	Seine	Administration des Chemins de fer de l'Etat.
Sagols	Pyrénées-Orientales	Service maritime.
Nézondet	Seine-et-Marne	Service ordinaire.
Labbé (Adolphe)	Calvados	Id.
Latron (Eugène)	Loir-et-Cher	Id.
Sanson (Adolphe-Théodore)	Manche	Services ordinaire, maritime et chemins de fer.
Poncet	Ain	Service ordinaire.
Létivant	Ille-et-Vilaine	Id.
Martin (Jean-Emile)	Aveyron	Id.
Evrard (Pierre)	Pas-de-Calais	Id.
Caroulle	Nord	Voies navigables.
Bonnard (Ange)	Seine	Service municipal de la ville de Paris.
Lairain (Chéri)	Vienne	Service ordinaire.
Groniez	Nord	Id.
Rambour	Seine	Réseau du Nord (Voie et Bâtiments).
Renault (Auguste)	Nièvre	Navigation de la Loire (2e section)
Larrivière	Nord	Voies navigables.
Guignon (Adolphe)	Aisne	Service ordinaire et chemin de fer (M. **Limasset**) et Réseau du Nord (Voie et Bâtiments).
Journet (Etienne)	Aude	Service ordinaire.
Terra	Haute-Savoie	Réseau P.-L.-M. (Voie et Bâtiments).
Ridel	Eure	Service ordinaire.
Varin	Haute-Marne	Navigation (M. **Cadart**).
Paoli (Paul)	Corse	Service maritime.

Arrêté du 6 mai 1901. — Les Conducteurs principaux des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont élevés de la 3e à la 2e classe de leur grade, au traitement de 3.800 francs.

Rubé	Seine-et-Oise	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.
Bonnevalle (Abellard)	Seine	Service municipal de la ville de Paris.

Porcher (Adolphe)	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (4e section)
Lemoine (Alcide)	Meurthe-et-Moselle	Service ordinaire.
Guiramand	Vaucluse	Id.
Baumann	Gironde	Chemins de fer (M. **Strohl**).
Béquignon (Adrien)	Sarthe	Service ordinaire.
Maubrey	Seine	Service municipal de la ville de Paris.
Delfau	Alpes-Maritimes	Service ordinaire.
Depiquigny	Seine	Service municipal de la ville de Paris.
Soulère	Pyrénées-Orientales	Service de l'Hydraulique agricole.
Janton	Puy-de-Dôme	Réseau P.-L.-M. (Exploitation technique).
Sapin	Ain	Service ordinaire.
Pinguet	Sarthe	Réseau de l'Ouest (Voie et Bâtiments).
Imbard (Auguste)	Bouches-du-Rhône	Service ordinaire.
Lin	Cher	Canal de Berry.
Guionnet	Seine	Direction du Contrôle du réseau de l'Est.
Joubert	Id.	Service ordinaire.
Levens	Alpes-Maritimes	Id.
Motte (Adolphe)	Calvados	Service maritime.
Taravant	Gers	Chemins de fer (M. **Cornac**).
Rey (Pierre)	Bouches-du-Rhône	Service ordinaire.
Vitrant	Nord	Service maritime.
Ferrand (Auguste)	Haute-Marne	Service ordinaire.
Abadie (Jean-Marie)	Hautes-Pyrénées	Id.
Guibourgé	Seine	Id.
Dureux	Côte d'Or	Canal de Bourgogne.
Pic (Bertrand)	Ariège	Service ordinaire.
Raucoules	Tarn	Service ordinaire et service hydrométrique.
Mistral	Loire	Canal de la Loire au Rhône.
Le Rouge (Ollivier)	Morbihan	Service ordinaire.
Walle (Louis)	Pas-de-Calais	Service maritime.
Sire (Louis)	Basses-Pyrénées	Service ordinaire.
Martinon	Constantine	Circonscription de Philippeville.
Cazin	Pas-de-Calais	Service ordinaire.
Lisse	Id.	Voies navigables.
Laran	Gironde	Service maritime.
Monsel (Alfred)	Seine	Réseau P.-L.-M. (V. B.)
Lamain	Id.	Service central des phares,
D'Ivanoff (Alexis)	Id	Réseau de l'Est (Exploitation technique).
Saly	Haute-Garonne	Service de l'Hydraulique agricole.
Fayet	Seine	Chemin de fer Corse, Algérie et Tunisie. Lignes de l'Etat.
Ricôme	Hérault	Service ordinaire.
Leverve	Oise	Id.
George (Alexis)	Aisne	Navigation Belgique-Paris.
Chomer	Nord	Id. Id.
Charrier	Loire-Inférieure	Navigation Loire (4e section).
Masson (André)	Eure-et-Loir	Service ordinaire.
Evrot	Aude	Chemins de fer (M. **Bouffet**).
Poirel	Vosges	Service ordinaire.
Badel	Meuse	Canal de la Marne au Rhin.
Apffel	Vosges	Service ordinaire.
Ménisselle	Yonne	Navigation de l'Yonne.
Gay (Alfred)	Alger	Circonscription de l'Ouest.
Larregain	Basses-Pyrénées	Service municipal de la ville de Paris.
Peitavin	Aveyron	Service ordinaire.
Lutz	Nièvre	Navigation Loire (2e section)
Larrieu (Bernard)	Gironde	Navigation Garonne.
Séchaud	Maine-et-Loire	Navigation Mayenne.
Muyard (Xavier)	Haute-Savoie	Service ordinaire.
Rameau	Nièvre	Navigation de la Loire (2e section).
Oudin	Yonne	Canal du Nivernais.
Coutens (Alcide)	Gers	Service ordinaire.
Godin	Nord	Id.

Escavy (Joseph) . . .	Basses-Alpes . .	Service ordinaire.
Danais	Seine	Navigation Seine (1re section, 2e division).
Deveaulx	Allier	Service ordinaire.
Guéguen	Finistère . . .	Id.
Odet	Nord.	Navigation Belgique-Paris.
Bidaut	Somme . . .	Service ordinaire.
Haurie	Seine	Réseau de l'Etat (Direction Inspection générale).
Desse.	Gironde. . . .	Service maritime.
Quintin	Ille-et-Vilaine. .	Service ordinaire et Service maritime.
Rocher (Auguste) . . .	Orne.	Service ordinaire.
Beuque	Constantine. . .	Circonscription de Constantine.
Picaud (Gilbert) . . .	Allier	Réseau d'Orléans (V. B.)
Gouy (Léon) . . .	Isère.	Service ordinaire.
Fajet de Casteljau (Fernand).	Vaucluse . . .	Id.
Renoult (Louis) . . .	Seine	Service municipal de la ville de Paris.
Coulange	Mayenne . . .	Service ordinaire.
Henry (Louis) . . .	Seine . . .	Réseau d'Orléans (Direction).
Dacquin.	Seine-et-Marne. .	Service ordinaire.
Fougeront	Charente-Inférieure	Service maritime.
Puccinelli (Eugène) .	Corse	Chemins de fer Corses.
Gelée.	Seine-Inférieure .	Service ordinaire.
Sorel (Armand) . . .	Corse . . .	Id.
Colombiès (Jules) . . .	Tarn.	Réseaux Midi et Orléans (V. B.)
Legrand (Albert) . . .	Vendée	Service maritime.
Niguet	Indre-et-Loire . .	Navigation Loire (3e section).
Flon	Seine-et-Marne . .	Service ordinaire.
Baudoin (Ulysse) . . .	Indre-et-Loire . .	Chemins de fer (M. **Leroux**).
Lecomte (Etienne). . .	Maine-et-Loire . .	Service ordinaire.
Hoffmann	Meurthe-et-Moselle.	Id.
Desgouttes (Antoine). .	Loiret . . .	Id.
Gireau	Saône-et-Loire . .	Canal du Centre.
Gatien	Mayenne . . .	Service ordinaire.
Moreau (Alfred) . . .	Seine-et-Marne.	Compagnie des chemins de fer de l'Est.
Héleine	Pas-de-Calais . .	Réseau du Nord (V. B.).
Joret (Léon)	Dordogne . . .	Service ordinaire.
Ferry (Charles). . .	Vosges	Id.
Durand (Adrien) . . .	Aveyron. . . .	Service ordinaire. — Chemin de fer.
Simart . . .	Meurthe-et-Moselle.	Réseau de l'Est (V. B.)
Meydieu	Cantal	Service ordinaire.
Euzière	Bouches-du-Rhône.	Service maritime.
Finot	Loiret	Navigation Loire (3e section).
Delagrée	Ille-et-Vilaine . .	Service ordinaire.
Fouré (Désiré)	Somme	Réseaux Nord et Ouest (V. B.).
Gras	Seine	Administration des chemins de fer de l'Etat.
Bureau (Joseph) . . .	Seine-et-Marne. .	Service ordinaire.
Valat (Louis)	Lot	Chemin de fer (M. **Robert**).
Lemâne.	Seine	Seine (2e section). Ouest (V. B.). Orléans (Lignes nouvelles).
Saujon	Id	Service municipal de Paris.
Enquebecq (Louis) . .	Manche	Service ordinaire.
Serres (Germain) . . .	Seine	Service municipal de Paris.
Monoury	Alger	Circonscription de l'Est.
Fesquet.	Id	Circonscription de l'Ouest.
Le Dosseur	Ille-et-Vilaine . .	Service maritime.

Arrêté du 6 *mai* 1901. — Les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 1re classe dont les noms suivent sont élevés au grade de Conducteur

principal des Ponts et Chaussées de 3e classe, au traitement de 3.400 francs.

Bergerol	Lot	Service ordinaire.
Nadot	Cher.	Id.
Toutry	Loir-et-Cher	Id.
Rouffix (Pierre)	Lot	Id
Roux (Edouard)	Alger	Circonscription de l'Ouest.
Francheterre	Seine	Réseau du Nord (Direction).
Delaigue	Ardèche	Navigation du Rhône.
Baron (Jean)	Ariège	Chemins de fer (M. **Nouailhac**).
Pougnas	Landes	Service ordinaire et chemins de fer.
Moulin	Haute-Loire	Service ordinaire.
Bariat	Creuse	Id. et chemins de fer.
Dedieu (François)	Gironde	Service maritime.
Portanier	Lozère	Service ordinaire.
Lecorvaisier	Finistère	Service maritime.
Hamon (Armand)	Côtes-du-Nord	Services ordinaire et maritime.
Renouard (Zéphir)	Somme	Service ordinaire.
Simon (Auguste)	Sarthe	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.
Leroy (Adolphe)	Seine-Inférieure	Id. Id.
Ferry (Hyacinthe)	Seine	Id. Id. l'Est.
Lanave	Id.	Réseau d'Orléans (Voie et Bâtiments).
Longin	Aube.	Service ordinaire.
Charton (Alexandre)	Meuse	Chemins de fer (M. **Kuss**).
Ricetti	Corse	Service ordinaire.
Schultz (Théophile)	Vosges	Service ordinaire et canal de l'Est (branche sud).
Drizard	Lozère	Chemins de fer (M. **Rousseau**).
Rancoule (Jean)	Aude.	Chemins de fer (M. **Bouffet**)
Bouineau	Haute-Garonne.	Service de l'Hydraulique agricole.
Jankowski	Oise.	Service ordinaire.
Lacomme	Gers	Id
Girou (Lucien)	Lot-et-Garonne.	Faisant fonctions d'Ingénieur à Marmande.
Fauchay (Edmond)	Gironde	Service ordinaire.
Livon	Bouches-du-Rhône.	Id.
Castets (Alexandre)	Basses-Pyrénées	Réseau du Midi (Voie et Bâtiments).
Bouquin	Saône-et-Loire.	Service ordinaire.
Mortz	Bouches-du-Rhône.	Navigation du Rhône.
Lannusse (Casimir)	Tarn.	Navigation du Tarn, service hydrométrique et chemins de fer (M. de **Volontat**, M. **Hémardinquer**).
Salvat	Drôme	Navigation du Rhône.
Bavoillot	Constantine.	Circonscription de Constantine et Contrôle de l'Exploitation des chemins de fer.
Taillet	Eure.	Service ordinaire.
Andrieu (Pierre)	Haute-Garonne.	Compagnie des chemins de fer du Midi.
Istria (Pierre)	»	Travaux du port de Varna (Bulgarie).
Barrère (Alexandre)	Ariège	Service ordinaire, service hydrométrique et chemins de fer (M. **Nouailhac**).
Guinot (Camille)	Charente-Inférieure	Service ordinaire.
Daveau	Finistère.	Services ordinaire et maritime.
Renault (Charles)	Nord.	Voies navigables.
Hédin (Cléophas)	Pas-de-Calais	Service ordinaire.
Gallon	Charente-Inférieure	Id.
Hurtu	Aisne	Id.
Foissotte	Constantine.	Circonscription de Philippeville.
Beugin	Pas-de-Calais	Service ordinaire.
Minot	Côte-d'Or	Id.
Taillefer	Ariège	Id.
Fouger	Loire-Inférieure	Navigation de la Loire (4e section).

Cochard	Loiret	Service ordinaire.
Bariller	Sarthe	Compagnie de chemins de fer départementaux du Finistère.
Mesnage	Pas-de-Calais	Voies navigables.
Aragon	Seine-et-Marne	Service ordinaire et chemins de fer (M. **Heude**).
Zylinsky	Charente-Inférieure	Service ordinaire.
Hurand	Seine-et-Marne	Id.
Sanguinetti (Joseph)	Corse	Id.
Arnaud (Emile)	Basses-Pyrénées	Chemins de fer (M. **Delure**).
Denquin	Nord	Service maritime.
Lefebvre (Emile)	Pas-de-Calais	Service ordinaire.
Pollet (Charles)	Calvados	Service maritime.
Spitalier	Basses-Alpes	Service ordinaire.
Launay (François)	Loire-Inférieure	Navigation de la Loire (4e section).
Chaumette	Oran	Service ordinaire.
Chollot	»	Service de la Municipalité française de Sanghaï (Seine).
Landelle	Gironde	Réseaux de l'Etat et d'Orléans (Voie et Bâtiments).
Moysan	Seine	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.
Cantegril	Ariège	Chemins de fer (M. **Nouailhac**).
Jacquemin (Achille)	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (4e section).
Rocca (Louis)	Constantine	Circonscription de Constantine.
Niles	Vendée	Service ordinaire.
Feuillerade	»	Inspection des travaux publics de la principauté de Monaco.
Maupeu	Gers	Service ordinaire.
Romey	Seine	Réseau de l'Ouest (lignes nouvelles).
Navarre (Paul)	Saône-et-Loire	Canal du Centre.
Huard (Amédée)	Loiret	Service ordinaire.
Mercier (Charles)	Loire	Id.
Millière	Savoie	Id.
Stéphany	Loire-Inférieure	Service maritime.
Hug	Ardennes	Service ordinaire.
Carthé	Gers	Chemins de fer (M. **Cornac**).
Maurel (Auguste)	Gard	Service de l'Hydraulique agricole.
Lamothe	Gers	Service ordinaire.
Walaine	Meuse	Service ordinaire et canal de l'Est (branche nord).
Quégain	Haute-Saône	Service de l'Hydraulique agricole.
Mornas (Edouard)	Oise	Service ordinaire.
Simon (Emyle)	Marne	Service vicinal.
Williot	Seine	Service municipal de Paris.
Gaillard (Claude)	Haute-Savoie	Chemins de fer (M. **Schoendœrffer**).
Gérardin (Félix)	Tarn	Chemins de fer (M. **Tavera**).
Eliès (Jean)	Finistère	Services ordinaire et maritime.
Rouane	Tarn-et-Garonne	Service ordinaire. — Navigation de la Garonne.
Bonnet (Jean)	Var	Service ordinaire.
Faivre (Félicien)	»	En disponibilité pour raisons de santé.
Aubry (Auguste)	Loire	Service ordinaire.
Desalle	Indre	Chemins de fer (M. **Leroux**).
Berger (Antoine)	Loire	Service ordinaire.
Méria (Antoine)	Corse	Id.
Offroy	Yonne	Id.
Bouret	Hérault	Compagnie des chemins de fer du Midi.
Populus	Haute-Loire	Service ordinaire et chemins de fer (M. **Gros**).
Grelier (Charles)	Seine	Service municipal de Paris.
Labadens (François)	Oran	Service ordinaire.
Thiébault (Adrien)	Seine-et-Oise	Navigation de la Seine (3e section).
Salomon (Joseph)	Loire	Navigation de la Loire (2e section).
Courbaize	Cantal	Service municipal d'Aurillac.
Jannot	Seine	Navigation de la Seine (3e section).

Maisonneuve (Eugène)	Drôme	Service ordinaire.
Barrié (Edouard)	Tarn-et-Garonne	Id.
Thellier	Pas-de-Calais	Id.

Arrêté du 6 *mai* 1901. — Les Conducteurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont élevés de la 2e à la 1re classe de leur grade, au traitement de 3.000 francs

Dussoulier (Alcide)	Lot	Service ordinaire.
Marceau (Edmond).	Seine	Réseau du Nord (Direction).
Nègre (Armand)	Hérault	Réseau P.-L.-M. (V. B.)
Maldant	Seine	Réseau P.-L.-M. (Exploitation technique)
Dieudonnat	Indre-et-Loire	Service ordinaire.
Mencière (Paul)	Marne	Navigation de la Marne (2e section).
Françon	Vaucluse	Service ordinaire.
Pesnelle	Seine Inférieure	Service maritime.
Goursat	Charente	Service ordinaire.
Azéma	Haute-Garonne.	Service municipal de Toulouse.
Padrona	Seine-et-Marne.	Service ordinaire.
Bonnet (Edmond)	Seine	Service municipal de Paris.
Lefrançois	Lozère	Service ordinaire.
Jacob (Emile)	Eure	Navigation de la Seine (3e section).
Colné (Narcisse).	Haute-Saône	Service ordinaire et chemin de fer (M. **Bouvaist**).
Saint-Avit	Dordogne	Chemins de fer (M. **Robert**).
Milers	Nièvre	Service vicinal.
Houette	Id.	Travaux publics de Tunisie.
Cantin (Gilbert).	Indre	Service ordinaire.
Martin (Jules)	Nord.	Service maritime.
Duplan	Gers.	Service ordinaire.
Launay (Georges)	Seine	Id.
Schacre	Jura	Chemin de fer (M. **Barraud**).
Raffin (Alfred)	Alger	Circonscription de l'Ouest.
Figeac	Lot-et-Garonne.	Chemin de fer (M. **Barre**)
Pernot (Paul)	Belfort	Service ordinaire.
Salles	Aveyron	Id.
Caillot (Georges)	Seine-et-Marne.	Id.
Huard (Maurice).	Seine	Service municipal de Paris.
Simonet (Eugène)	»	Id. Id.
Gros (Gabriel)	Haute-Garonne.	Service ordinaire.
Forgues	Basses-Pyrénées	Chemin de fer (M. **Delure**).
Rauzy	Aude	Id. (M. **Nouailhac**).
Liban	Aisne	Navigation (Belgique-Paris)
Bouvard (Henri)	Pas-de-Calais	Service ordinaire.
Gauchon	Marne	Id.
Rouard	Seine	Service municipal de Paris.
Pourrière	Id.	Réseau P.-L.-M. (Direction).
Bourdin (Louis)	Cher.	Service ordinaire.
Mautalen	Basses Pyrénées	Id.
Jacomet	Gers.	Id.
Debats	Savoie	Id.
Laprie	Lot-et-Garonne.	Canal du Midi.
Brousson	Seine-et Oise	Service ordinaire.
Lecat (Louis)	Côtes-du-Nord	Service maritime.
Rougeoreille	Seine.	Service municipal de Paris.
Personneaux	Oran.	Service ordinaire.
Lecoanet	Vosges	Id.
Gigot	Aube.	Service ordinaire et navigation.
Mazeau	Gironde	Service maritime.
Carbonnel (Ludovic)	Vaucluse	Service ordinaire.
Liévois	Oise	Id.

Borzecki	Aude.	Canal du Midi.
Piron.	Côte-d'Or . . .	Service ordinaire.
Moiteaux	Orne.	Id.
Jollet.	Seine-et-Marne. .	Chemin de fer (M. **Moron** — Navigation de la Seine, 1re section, 2e division.
Cardi.	Oran.	Service ordinaire.
Pochard.	Côtes-du-Nord . .	Service maritime.
Busson (Charles) . . .	Orne.	Service ordinaire.
Grolleau.	Seine	Réseau du Midi (Exploitation technique)
Langoux	Loiret	Service ordinaire.
Ménard (André) . . .	Charente . . .	Id.
Adam (Auguste-Jean) . .	Gironde. . . .	Id.
Chevrier (Auguste) . .	Allier	Id.
Couillard	Seine	Réseau de l'Est (V. B.)
Bilbaut	Oise.	Navigation Belgique-Paris.
Giraudet	Haute-Vienne . .	Chemin de fer (M. **Draux**).
Rigollot.	Id. . .	Id. Id.
Barrier (Georges) . . .	Loiret	Service ordinaire.
Marty (Etienne). . . .	Ariège	Id.
Sornas	Indre-et-Loire . .	Id.
Fouché (Georges) . . .	Loire-Inférieure .	Réseau Orléans et Etat (V. B.)
Devaux (Prosper) . . .	Seine . . .	Service ordinaire.
Hulin.	Eure-et-Loir. . .	Id.
Revel.	Aveyron. . . .	Chemin de fer (M. **Le Cornec**).
Lalande (Didier) . . .	Dordogne . . .	Service ordinaire.
Dubois (Auguste) . . .	Alpes Maritimes .	Id
Tacussel	Vaucluse . . .	Id.
Cirade (Georges) . . .	Loiret	Id.
Fusy.	Rhône	Navigation du Rhône.
Millet (Paul).	Maine-et-Loire . .	Service ordinaire.
Baradat.	Gironde	Réseau du Midi (V. B.)
Rullaud.	Tarn.	Service ordinaire.
Peyroux.	Puy-de-Dôme . .	Réseau P.-L.-M.
Larrouyat.	Basses-Pyrénées .	Service ordinaire.
Tartasse	Eure-et-Loir . .	Id.
Baud (Charles)	Alpes-Maritimes . .	Id.
Richaud.	Basses-Alpes . .	Id.
Dencausse.	Tarn.	Navigation du Tarn.
Boulard (Eugène) . . .	Loiret	Chemins de fer (M. **Renardier**).
Blancard	Seine	Service ordinaire.
Martini	Corse	Id.
Galiay	Pyrénées-Orientales .	Id.
Desesquelles	Loir-et-Cher . .	Id.
Froteau.	Indre	Id.
Marie (Edouard) . . .	Aveyron. . . .	Chemin de fer (M. **Tavera**).
Boulanger (Paul) . . .	Loire-Inférieure .	Navigation de la Loire (4e section).
Martine (Xavier) . . .	Alger	Circonscription de l'Ouest
Revaux.	Indre	Service ordinaire.
Durand (Eugène) . . .	Vendée	Chemin de fer (M. **Salle**).
Birot	Hérault	Canal du Rhône à Cette.
Richard (Jean-Baptiste) .	Haute-Loire . .	Service ordinaire.
Gervais (Célestin) . . .	Seine	Navigation de la Seine (3e section).
Dollet.	Seine-Inférieure .	Service maritime (1re section).
Bernadet	Lot-et-Garonne . .	Service ordinaire.
Poussibet	Bouches-du-Rhône.	Service maritime.
Dastugue (Jean) . . .	Hautes-Pyrénées .	Service ordinaire.
Blanc (Paulin)	Mayenne . . .	Id.
Lapérine	Seine-et-Oise . .	Navigation de la Seine (3e section).
Fournier (Nizier) . . .	Rhône	Service ordinaire.
Berthaux (Charles) . .	Saône-et-Loire . .	Id.
Hutin.	Aisne	Navigation de l'Aisne. — Chemin de fer (M. **Bourguin**).
Simonot (Marcel) . . .	Nièvre	Service ordinaire.
Linge.	Meurthe-et-Moselle.	Canal de la Marne au Rhin.

Arrêté du 6 *mai* 1901. — Les Conducteurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont élevés de la 3e à la 2e classe de leur grade, au traitement de 2.600 francs.

Langlet (Alexis)	Creuse	Service ordinaire.
Sidéon	Loire-Inférieure	Id.
Dacremont	Seine	Service municipal de la ville de Paris.
Mouilhérat	Lot	Service ordinaire.
Dubois (Pierre)	Seine	Compagnie générale des Eaux.
Pariset (Eugène)	Saône-et-Loire	Service ordinaire.
Blanc (Raoul)	Vaucluse	Id.
Villemeur (Pierre)	Gers	Id.
Paraige	Gironde	Service maritime.
Lottin	Mayenne	Service ordinaire.
Bourgerie	Seine	Service municipal de la ville de Paris.
Galy-Carles	Ariège	Chemins de fer (M. **Nouailhac**).
Martin (Louis)	Haute-Marne	Navigation de la Marne.
Royet	Loire	Service ordinaire.
Fabre (Joseph)	Var	Chemins de fer (M. **Périer**).
Coudel	Allier	Service ordinaire.
Haumont	Vosges	Service ordinaire et canal de l'Est (branche sud).
Jau (Lucien)	Gironde	Réseaux de l'Etat et d'Orléans (Voie et Bâtiments).
Longueville	Id.	Service municipal de Bordeaux.
Denjean	Ariège	Service ordinaire.
Blanchard (Albert)	Vaucluse	Id.
Billiet	Aube	Id.
Carret	Alger	Circonscription de l'Ouest.
Thiéry (Victor)	Meurthe-et-Moselle	Service municipal de la ville de Nancy.
Baudoin (Victor)	Saône-et-Loire	Service ordinaire
Guyonnaud (Josué)	Eure-et-Loir	Administration des chemins de fer de l'Etat.
Lot	Calvados	Service maritime.
Eysséric	Seine	Service municipal de Paris.
Garçon	Pas-de-Calais	Service ordinaire.
Lucas (Bruno)	Charente-Inférieure	Id. et service maritime.
Gross (Joseph)	Haute-Marne	Navigation de la Marne.
Pradié (Paul)	Lot	Service ordinaire.
Gioux	Cantal	Chemins de fer (M. **Rousseau**).
Duclaux	Loire	Service ordinaire.
Domain	Indre-et-Loire	Chemins de fer (M. **Leroux**).
Robin (Félix)	Charente	Service ordinaire.
Bouveret	Landes	Chemins de fer (M. **Desprez**).
Cornu	Loiret	Service ordinaire.
Huet (Henri)	Seine-Inférieure	Service maritime (2e section) et chemins de fer (M. **Lechalas**).
Daydé	Rhône	Service municipal de Lyon.
Rumpler	Ardennes	Service ordinaire.
Barbey (Albert)	Seine-Inférieure	Service maritime (2e section) et service ordinaire.
Lefebvre (Georges)	Seine	Service municipal de Paris.
Duba (Claudius)	Haute-Garonne	Chemins de fer (M. **Robert**).
Canourgues	Lozère	Chemins de fer (M. **Rousseau**).
Roustan	Basses-Alpes	Service ordinaire.
Millien	Seine	Service municipal de Paris.
Lagarrigue	Rhône	Chemins de fer d'intérêt local du département.
Bonin	Seine	Service ordinaire.
Cauret	Ille-et-Vilaine	Id.
Gruel	Seine-Inférieure	Service maritime (1re section).
Lémonon	Saône-et-Loire	Service ordinaire.

Osswalt	Nord	Compagnie des chemins de fer économiques du Nord.
Duvent (Théodore) . .	Seine	Service municipal de Paris.
Morpain	Charente-Inférieure	Service maritime.
Fighiera	Alpes-Maritimes .	Service ordinaire.
Orengo	Id. . .	Id
Loulier	Allier	Id.
Gally (Edouard) . . .	Ardèche	Id.
Bebon	»	Travaux publics de Tunisie.
Schneider (Julien) . .	Meurthe-et-Moselle.	Canal de la Marne au Rhin.
Bonicel	Lozère	Service ordinaire.
Lichonnet	Basses-Pyrénées .	Id.
Cabanel (Scipion) . .	Lozère	Id.
Taste (Jean)	Gers	Id.
Moussiegt	Hautes-Pyrénées .	Service de l'Hydraulique agricole.
Perrennez	Finistère . . .	Service ordinaire.
Béronie	Haute-Garonne. .	Chemins de fer (M. **Robert**).
Samson (Jean) . . .	Basses-Pyrénées .	Service ordinaire et service hydrométrique.
Desprès (Jean) . . .	Saône-et-Loire . .	Service ordinaire.
Ponard (Jean) . . .	Savoie	Id.
Reulos	Seine	Id.
Durand (Joseph) . .	Gers	Id.
Jacquet	Haute-Loire. . .	Id.
Brindeau	Seine	Id.
Petit (Firmin) . . .	Gers	Id.
Servange	Oise	Id.
Delbende	Seine-Inférieure .	Service maritime (1re section).
Caminat	Var	Service ordinaire.
Laigut	Yonne	Id.
Delhotel	Seine	Réseau du Nord (Direction).

Arrêté du 6 *mai* 1901. — Les Conducteurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont élevés de la 4e à la 3e classe de leur grade, au traitement de 2.200 francs.

Laurent (Paul) . . .	Somme . . .	Service ordinaire.
Jouvet	Basses-Alpes . .	Id
Perrineau	Seine-Inférieure .	Réseau de l'Ouest (Exploitation technique.
Vallancourt	Loiret	Service ordinaire.
Jonquet	Constantine. . .	Circonscription de Philippeville.
Prioux	Morbihan . . .	Service ordinaire.
Pitet	Maine-et-Loire . .	Id.
Bonjean	»	Travaux publics de Tunisie.
Rougé	Aude.	Chemin de fer (M. **Bouffet**).
Trochel	Côtes-du-Nord . .	Service ordinaire.
Larrue	Haute-Garonne. .	Id.
Bureaux (Emile) . .	Seine	Service technique du cadastre.
Nolot	Loire	Service municipal de Saint-Etienne.
Devoismes	Nord	Service maritime.
Savoyat	Drôme	Service ordinaire.
Leguay	Calvados . . .	Id.
Lamarche	Côte-d'Or . . .	Id.
Larretche	Basses-Pyrénées .	Chemin de fer (M. **Delure**).
Houllier	Somme . . .	Service ordinaire.
Laure	Rhône	Réseau P.-L.-M. (Exploitation technique)
Petit (Claude) . . .	Oran. . . .	Service ordinaire.
Couderc	Cantal	Id.
Ribot	Côtes-du-Nord . .	Service maritime.
Baron (Hyppolyte) . .	Oran.	Service ordinaire.

Lorendeaux	Marne	Service ordinaire.
Lauzel	Cantal	Id.
Guiraud	Aveyron	Chemin de fer (M **Le Cornec**).
Deloupe	Dordogne	Chemin de fer (M. **Robert**).
Galland	Saône-et-Loire	Service ordinaire.
Cauzette	Gironde	Réseau du Midi (Exploitation technique).
Adam (Charles)	Seine	Service ordinaire.
Alexandre (Léonce)	Pas-de-Calais	Id.
Berthier (Charles)	Ain	Id.
Maquiez	Nord	Voies navigables.
Genaud	Loiret	Service ordinaire.
Courtin (Paul)	Seine	Navigation de la Seine (2e section).
Rouaze (Stanislas)	Ille-et-Vilaine	Service ordinaire.
Petit (Joseph)	Meuse	Id.
Thibault (André)	Loiret	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.
Dupuy (François)	Haute-Garonne	Chemins de fer (M. **Lesecq-Destournelles**).
Bareste	Alpes-Maritimes	Service ordinaire.
Orcel	Seine	Navigation de la Seine (2e section).
Mercier (Louis)	Calvados	Service ordinaire.
Chavanis (François)	Loire	Navigation de la Loire (2e section).
Lalonguière (Jean)	Hautes-Pyrénées	Service ordinaire.
Hamon (Eugène)	Sarthe	Id.
Raffy	Charente	Chemin de fer (M. **Drouet**).
Lefèvre (Léon)	Seine-Inférieure	Service maritime (1re section).
Mages	Vienne	Service ordinaire.
Vincent (Hyppolite)	Creuse	Id.
Tavera (Antoine)	Corse	Id.
Prou	»	Travaux publics de Tunisie.
Cendre	Allier	Service ordinaire.
Judas (Pierre)	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (4e section).
Ferréol	Oran	Service vicinal.
Mercier (Joseph)	Gard	Service ordinaire.
Goulard	Charente-Inférieure	Id.
Cantournet	Cantal	Id.
Goutel	Id.	Chemin de fer (M. **Rousseau**)
Pottier	Indre et-Loire	Service ordinaire.
Potin	Loir-et-Cher	Id.
Roux	Côte-d'Or	Id.
Vernhet	Lozère	Id.
Broudes	Hautes-Pyrénées	Id.
Perrissoud	Haute-Savoie	Id.
Dambreville	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (4e section).
Lacoume	Loir-et-Cher	Service ordinaire.
Fort	Vendée	Id.
Jondet	Seine-Inférieure	Navigation de la Seine (4e section).
Vidal	Bouches-du-Rhône	Service maritime.
Duporté	Gironde	Chemin de fer (M. **de Préaudeau**).
Chaignet	Doubs	Service vicinal.
Delmas (Hyppolite)	Ariège	Chemin de fer (M. **Nouailhac**).
Ruelle	Cher	Service ordinaire.
Caillassou (Joseph)	Lot	Id.
Delenclos	Pas-de-Calais	Service maritime.
Maury (André)	Gironde	Id.
Campistron	Id.	Chemin de fer (M. **Strohl**).
Ségas	Lot-et-Garonne	Service ordinaire.
Guiraudet	Seine	Administration des chemins de fer de l'Etat.
Chardonneau	Loiret	Chemin de fer (M. **Renardier**).
Bloquaux	Pas-de-Calais	Service ordinaire.
Savard	Nièvre	Service vicinal.
Valot	Saône-et-Loire	Service ordinaire.
Crabérott-Casanave	Basses-Pyrénées	Id.
Vérin	Pas-de-Calais	Id.
Chanal-Martin	Ain	Id.

3° SERVICES DÉTACHÉS

6 *mai* 1901. — M. **Flandé** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer d'Argenton à La Châtre, est mis à la disposition de l'Administration des chemins de fer de l'Etat, pour être attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Barbézieux à Saint-Mariens.

Il est placé dans la situation de service détaché.

10 *mai*. — M. **Tussac** (Emile), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Vaucluse, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien, pour être employé au service des travaux publics de la régence de Tunis.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

13 *mai*. — M. **Guignard** (Louis), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Ruffec à Exideuil, est mis à la disposition de l'Administration des chemins de fer de l'Etat pour être employé au service de la construction de la ligne de Saint-Jean-d'Angély à Saujon.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

15 *mai*. — M. **Oursou** (Paul), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

23 *mai*. — M. **Béronie** (Martial), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemins de fer d'Hautefort au Burg, est mis à la disposition de l'Administration des chemins de fer de l'Etat, pour être employé au service des études et travaux du chemin de fer de Barbezieux à Saint-Mariens.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° DISPONIBILITÉ

4 *mai* 1901. — M. **Chassé** (Jules), Conducteur de 2e classe, en disponibilité avec demi traitement pour raisons de santé jusqu'au

31 mars 1901, est mis en disponibilité avec demi traitement pour défaut d'emploi.

23 *mai*. — M. **Miermont** (Julien), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Dordogne, au service de la navigation de la Dordogne et de la Vezère, est mis en disponibilité avec demi traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

5° RETRAITE

	Date d'exécution.
M. **Meyer** (Edmond), Conducteur principal, Seine, service ordinaire.	1er juillet 1901

6° DÉCÈS

MM.	Date du décès.
Ducastaing (Joseph), Conducteur principal, Hautes-Pyrénées, service ordinaire	2 août 1900
Laureaux (Paul), Conducteur principal, Côte-d'Or, service ordinaire.	24 avril 1901
Gallerand (Gaston), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour raisons de santé	25 avril 1901
Urvoy (François), Conducteur de 2e classe, Côtes-du-Nord, service ordinaire.	30 avril 1901

7° DÉCISIONS DIVERSES

22 *avril* 1901. — M. **Labbé** (Ferdinand), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Doubs, passe au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

23 *avril*. — M. **Caillassou** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Carsac à Gourdon, passe au service ordinaire du même département.

8 *mai*. — M. **Pujos** (Lucien), Conducteur de 4e classe, détaché au service des travaux publics de la régence de Tunis, est attaché au service ordinaire du département du Doubs.

Idem. — M. **Gilabert** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché dans

le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer d'Etampes à Beaune-la-Rolande, passe dans le département de Seine-et-Oise, même service.

10 *mai.* — M. **Lautié** (Séraphin), Conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de Vaucluse.

13 *mai.* — M. **Colombié** (Prosper), conducteur de 2e classe, attaché dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Labatut** (Alfred), conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne et au service de la navigation de la Garonne, passe dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

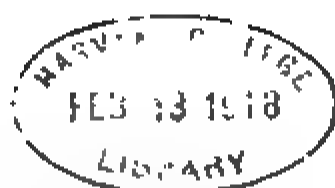
Idem. — M. **Dupuy** (François), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Beaumont à Gimont, passe au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne et au service de la navigation de la Garonne.

Idem. — M. **Maurette** (Paul), Conducteur de 3e classe, détaché au service de l'Hydraulique agricole du département de l'Ariège, est attaché dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Beaumont à Gimont.

23 *mai.* — M. **Gillet** (Octave), Conducteur principal, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Carsac à Gourdon, passe au service ordinaire du département de la Dordogne.

L'Éditeur-Gérant : E. BERNARD.

Courbevoie. — Imprimerie E. BERNARD et Cie, 14, rue de la Station.
Bureaux à Paris : 29, quai des Grands-Augustins.



8e SÉRIE 6e CAHIER

e de ce recueil — **Partie technique** — paraît tous les trois mois :
en avril, juillet, octobre et janvier.

artie — **Partie administrative** — paraît tous les mois.

ANNALES

DES

TS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

IS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

TRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES

ET

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS

1901

— JUIN —

PARIS
E. BERNARD ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
29, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 29

1901. — JUIN.

TABLE DES MATIÈRES PAR ORDRE D'INSERTION

DÉCRETS

(N° 96)

[2 février 1901]

Décret déclarant d'utilité publique la construction d'un raccordement de chemin de fer pour le service d'une fosse des mines de Nœux (Pas-de-Calais).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique le chemin de fer reliant la fosse n° 8 de la compagnie des mines de Vicoigne et de Nœux à la ligne des ateliers de réparation et de construction de la fosse n° 1 et à la ligne du Rivage-de-Beuvry.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La compagnie des mines de Vicoigne et de Nœux est autorisée à construire ce chemin de fer à ses frais, risques et périls, suivant le tracé indiqué au plan susvisé et conformément aux conditions du cahier des charges, également ci-dessus visé.

Les susdits plans et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois.*

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1er

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges sert à relier :

1° La ligne des ateliers de réparation et de construction de la fosse n° 1, les lavoirs et les fours à coke se trouvant près de la fosse n° 3 et la gare de Nœux (chemin de fer du Nord) à la fosse n° 8, en construction sur le territoire de Verquin;

2° Ladite ligne à celle du Rivage-de-Beuvry par deux raccordements.

Il est établi conformément au projet d'ensemble présenté, le 6 décembre 1899, par la compagnie des mines de Vicoigne et de Nœux, étant pris acte de l'engagement complémentaire souscrit par ladite compagnie le 14 mai 1900;

Art. 2. — Aucun travail ne pourra être entrepris qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure.

A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre qui prescrira, s'il y a lieu, telles modifications que de droit.

L'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera aux archives de l'administration.

Avant, comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 3. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les acqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau ou fossés et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exécution qui pourraient être admis par l'administration.

Art. 4. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture, dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet, sous réserve de l'approbation ministérielle. La compagnie pourra, en vertu des articles 20 et 22 de la loi du 11 juin 1880, être dispensée par le préfet, sous réserve de l'approbation ministérielle, de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie; mais elle devra fournir des justifications pour être dispensée d'en établir :

1° Dans la traversée des lieux habités;

2° Dans les parties contiguës à des chemins publics;

3° Sur 10 mètres de longueur, au moins, de chaque côté des passages à niveau.

Art. 5. — Sous réserve de l'approbation ministérielle, le préfet déterminera, sur la proposition de la compagnie, les types de barrières qu'elle devra poser aux passages à niveau, ainsi que les abris ou maisons de garde à établir.

Il peut dispenser d'établir des maisons de garde, ou des abris, ou même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Art. 6. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sécurité de la circulation.

Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Art. 7. — Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à la reconnaissance de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le ministre désignera. Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le ministre autorisera, s'il y a lieu, la mise en circulation des trains sur la voie ferrée.

Art. 8. — Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant de l'administration, ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances.

Elle fera également dresser, à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée aux archives de la préfecture.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviendraient partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 9. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Si par suite du défaut d'entretien ou pour toute autre raison, l'exploitation venait à présenter certains dangers, le ministre pourra interdire la circulation des trains jusqu'à ce que la ligne ait été remise en bon état et que toute cause de danger ait disparu.

Dans le cas où la facilité ou la sécurité de la circulation sur les voies publiques, ainsi que le libre écoulement des eaux, viendraient à être compromis, le ministre pourra y pourvoir d'office aux frais de la compagnie.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 10. — La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le préfet, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation sur les points où le chemin de fer traverse à niveau des routes ou chemins publics.

Art. 11. — La compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures qui pourront lui être prescrites par le préfet, sous l'autorité du ministre, pour assurer la sécurité de l'exploitation.

TITRE III

Art. 12. — Dans le cas où le Gouvernement, le département où les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne, la compagnie ne pourra s'apposer à ces travaux. Mais toutes les dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

Art. 13. — Les frais de visite, de surveillance et de reconnaissance des travaux et de surveillance de l'exploitation seront supportés par la compagnie, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 14. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la compagnie.

(N° 97)

[12 février 1901]

Décret approuvant une substitution entre compagnies concessionnaires de la ligne de tramways de Montivilliers (Seine-Inférieure).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution, à la « compagnie française des voies ferrées économiques », de la société anonyme dite « compagnie havraise de tramways électriques », comme rétrocessionnaire de la ligne de tramway du Havre à Montivilliers, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 24 février 1897.

La compagnie française des voies ferrées économiques demeurera solidairement responsable avec la compagnie havraise de tramways électriques, pendant un délai de dix ans à partir de la mise en exploitation de la ligne, des engagements contractés envers la ville du Havre.

Art. 2. — Il est interdit à la « compagnie havraise de tramways électriques », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 98)

[13 février 1901].

Arrêté créant des Comités du travail sur le réseau des chemins de fer de l'Etat.

Le ministre des travaux publics,
à M. le directeur des chemins de fer de l'Etat.

En vous adressant, pour exécution, le texte de l'arrêté que je viens de signer, portant création de comités du travail sur le réseau d'Etat, je crois utile de vous rappeler dans quel esprit cette institution a été conçue.

Elle procède de la méthode qui, déjà, dans mes efforts pour améliorer la réglementation des chemins de fer, m'a conduit à provoquer les avis des intéressés.

L'Etat moderne, tenu de satisfaire aux obligations multiples de services compliqués et délicats, a le plus grand intérêt à en rechercher le perfectionnement constant; il ne saurait y tendre mieux qu'en tenant compte dans une juste mesure des vœux et des réclamations de ceux pour qui ces services sont organisés et de ceux qui, par leur travail, contribuent à en assurer la marche.

Désormais, les agents du réseau seront appelés à nommer des délégués qui, dans des comités spéciaux, se rencontreront avec leurs supérieurs hiérarchiques pour veiller à l'exécution des lois et règlements intéressant le travail.

Je ne me dissimule pas les objections qu'on aurait pu faire à ce projet. L'industrie des chemins de fer présente des conditions particulières qui ne permettent pas de la soumettre aux dispositions établies pour les autres industries. La régularité de l'exploitation commerciale, la sécurité du public, exigent des agents, du sommet au bas de la hiérarchie, une discipline rigoureuse, qui, mieux encore que la continuité du rail, assure l'unité des services. Cette discipline doit être non seulement une règle, mais une habitude, donnant à l'ensemble nne cohésion telle que chacun, lors de la mobilisation, puisse fournir son effort sans trouble et sans à-coups.

Je n'ai pas méconnu la valeur de ces considérations. Elles ne m'ont pas conduit à abandonner l'idée d'une réforme que je tenais pour très utile en soi, mais elles m'ont servi à en choisir le champ d'application. Je suis certain, au surplus, que l'esprit de discipline ne souffrira aucun affaiblissement; il ne pourra que s'augmenter encore en devenant plus réfléchi lorsque les agents, sans être mêlés à la conduite de l'exploitation, en ver-

ront de plus près toutes les difficultés et prendront davantage conscience de leurs droits.

L'institution des comités du travail dans les chemins de fer n'acquerra son développement normal que par la pratique, et c'est sur ses résultats qu'il faudra la juger.

Il est donc bien naturel que j'en confie la première application au personnel supérieur de mon administration, dont je réponds. Le réseau d'État est, du reste, parfaitement préparé à cette tentative nécessaire. Vous avez su par votre bienveillance et votre fermeté animer tout votre personnel du même esprit de discipline et de dévouement aux intérêts de l'Etat. Il en résulte entre les agents et leurs chefs une solidarité absolue et une confiance réciproque qui sont de nature à faciliter grandement le jeu du nouvel organisme. Je sais aussi que si quelques difficultés qu'il faut prévoir surgissent au début, je puis compter sur vous pour les résoudre selon mes vues.

Vous connaissez les dispositions de l'arrêté. Les agents nomment pour trois ans leurs délégués, qui se réunissent aux chefs de service pour délibérer. Le mode d'élection et les questions accessoires qui s'y rattachent n'ont pas été déterminés : je vous ai laissé le soin d'y pourvoir. Une réglementation uniforme eût risqué de contrarier les exigences multiples de l'exploitation ; il vous appartiendra de fixer de votre autorité propre le meilleur système à suivre pour sauvegarder à la fois le droit de vote des agents et les intérêts du service, qu'il convient avant tout de respecter, et, sur ce point, toute latitude vous est laissée.

De même un pouvoir très général vous est confié pour régler les détails du fonctionnement proprement dit des comités. Vous aurez, en cette matière, à compléter les règles posées par l'arrêté volontairement limité aux choses essentielles. Il entre dans mes intentions de faire un large appel à la collaboration des nouveaux conseils, et, loin de restreindre leurs attributions à la législation spéciale du travail dans les chemins de fer, mon désir est de les appeler à délibérer sur toutes les affaires ressortissant à la législation générale du travail. Dans ce domaine si vaste, l'autorité supérieure qui les saisira trouvera très utilement à occuper leur activité. Les membres des comités pourront, de leur côté, présenter directement à l'assemblée les réclamations individuelles ou collectives qu'ils auront recueillies et dont la discussion sera très profitable au point de vue général. La force des avis des comités proviendra de l'expérience journalière de leurs membres ; aussi est-il à peine besoin de faire remarquer que ces comités ne pourront jamais comprendre que des agents en activité de service sur le réseau. Le but que je me propose ne saurait être atteint sans cette condition.

C'est avec une pleine confiance que je remets l'organisation nouvelle entre vos mains, sachant que votre dévouement et l'heureux esprit du personnel ne la laisseront pas infructueuse.

PIERRE BAUDIN.

Le ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté ministériel du 4 novembre 1899, réglementant la durée

du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs et des agents des trains ;

Vu l'arrêté ministériel du 23 novembre 1899, réglementant la durée de travail et des repos des agents des gares, stations et haltes, dont le service peut intéresser la sécurité des trains ou des manœuvres ;

Vu le décret du 9 septembre 1848, relatif aux heures de travail dans les manufactures et usines ;

Vu la loi du 30 mars 1900 sur le travail des enfants, des filles mineures et des femmes dans les établissements industriels ;

Vu les décrets du 25 mai 1878 et du 10 décembre 1895, portant organisation des chemins de fer de l'Etat ;

Sur le rapport du directeur des chemins de fer de l'Etat,

Arrête :

Art. 1er. — Il est institué sur le réseau des chemins de fer de l'Etat un comité du travail des chemins de fer, pour chacun des arrondissements d'exploitation du réseau. Ces comités siègeront à Tours, à Nantes et à Saintes.

Art. 2. — Les comités du travail ont pour mission de veiller à l'exécution des lois, décrets, arrêtés ministériels et règlements concernant les heures de travail et de repos des mécaniciens et chauffeurs, des agents des trains, des agents des gares, stations et haltes, dont le service peut intéresser la sécurité des trains et des manœuvres, ainsi que des agents et ouvriers de la voie, des ateliers, des établissements relevant du service des approvisionnements généraux, et, généralement, de veiller à l'application de toutes les dispositions législatives et réglementaires concernant le travail.

Art. 3.—Chaque comité du travail des chemins de fer est composé ainsi qu'il suit :

L'ingénieur en chef du service de l'inspection générale (exploitation technique), président ;

Les contrôleurs du travail du réseau, avec voix délibérative pour les questions concernant leurs subdivisions ;

L'inspecteur principal de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat ;

L'ingénieur de la voie et des bâtiments ;

Le chef de traction ;

L'ingénieur des ateliers ;

Le garde-magasin du service des approvisionnements généraux ;

Le chef de la division du personnel de la direction ;

Un agent des trains de l'arrondissement ;

Un agent des gares, stations et haltes de l'arrondissement ;

Un agent ou un ouvrier du service des voies et des bâtiments de l'arrondissement ;

Un agent ou un ouvrier des dépôts et réserves de l'arrondissement ;

Un agent ou un ouvrier des ateliers et postes de visite de l'arrondissement ;

Un agent ou un ouvrier du service des approvisionnements généraux ;

Les délégués des agents et ouvriers sont élus pour trois ans par les agents et ouvriers de la catégorie à laquelle ils appartiennent dans l'arrondissement.

Lors de l'élection de chacun de ces délégués, il sera procédé à l'élection d'un délégué suppléant.

L'inspecteur principal, l'ingénieur de la voie, le chef de traction, l'ingénieur des ateliers, le chef de la division du personnel et le garde-magasin seront remplacés en cas d'empêchement par leur adjoint ou par le fonctionnaire ou l'agent désigné pour les suppléer dans leur service ; les délégués seront remplacés par leurs suppléants.

Art. 4. — Les membres du comité qui, pour une cause quelconque, cessent d'appartenir au réseau, cessent de plein droit de faire partie des comités.

Si une vacance vient à se produire parmi les délégués dans l'année qui précède le renouvellement général des comités, il ne sera pourvu au remplacement qu'à l'époque du renouvellement.

Art. 5. — Sont électeurs et éligibles tous les agents et ouvriers compris dans les catégories énumérées à l'article 3, en fonctions depuis au moins six mois au moment de l'élection.

Les délégués nommés par les agents et ouvriers sont, à l'expiration de leur mandat, inéligibles pendant une période de trois années.

Art. 6. — Le mode de l'élection des délégués et de leurs suppléants, leurs frais de déplacement et toutes les questions relatives à l'exécution du présent arrêté seront réglementés par des décisions du directeur des chemins de fer de l'Etat.

Art. 7. — Chaque comité se réunira sur convocation de son président une fois au moins par semestre, sauf décision ministérielle contraire.

Le président transmet dans les trois jours copie des délibérations du comité au ministre des travaux publics et au directeur des chemins de fer de l'Etat.

Fait à Paris, le 13 février 1901.

PIERRE BAUDIN.

(N° 99)

[19 février 1901]

Décret autorisant la compagnie des tramways mécaniques de Paris à employer une partie de son capital dans l'entreprise du tramway de Paris à Saint-Germain.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics.

Vu le décret du 7 avril 1900, qui a approuvé la substitution à MM. E. Garnier, L. Francq et P. Grosselin, de la compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris, comme concessionnaire des tramways de Houilles à Saint-Ouen et de Saint-Cloud à Pierrefitte ;

Vu le décret du 19 juin 1900, qui a déclaré d'utilité publique et concédé à la compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris les tramways de : Courbevoie au Pecq, le Pecq à Houilles, Rueil au pont de Chatou, Chatou à Montesson, Montesson à l'asile de Saint-Fargeau ;

Vu le décret du 22 juin 1900, qui a approuvé la substitution à MM. Duchez et fils de la compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris, comme rétrocessionnaire des tramways de Saint-Denis au cimetière parisien de Saint-Ouen ;

Vu le décret du 29 juin 1900, qui a approuvé la substitution à la compagnie des voies ferrées de la banlieue de Paris de la compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris, comme rétrocessionnaire du tramway de Neuilly à Maisons-Laffitte ;

Vu les dispositions de chacun de ces décrets, d'après lesquels il est interdit à la compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des tramways qui lui sont concédés ou rétrocédés, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat ;

Vu la demande présentée, le 25 avril 1900, par ladite compagnie, à l'effet d'obtenir l'autorisation d'engager son capital dans l'entreprise du tramway de Paris à Saint-Germain ;

Vu le rapport des ingénieurs du contrôle, en date des 13 et 30 juillet et 4 août 1900 ;

Vu l'avis du préfet de Seine-et-Oise et celui du préfet de la Seine, en date des 14 et 20 août 1900 ;

Vu la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et des tramways, notamment l'article 10 ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris est autorisée à employer une partie de son capital dans l'entreprise du tramway de Paris à Saint-Germain.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 100)

[21 février 1901]

Décret approuvant la substitution d'une société aux concessionnaires primitifs des chemins de fer d'intérêt local de l'Yonne.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Coignet et Grosselin de la société anonyme dite « compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Yonne », comme concessionnaire de la ligne de Toucy à Joigny et de la partie de la ligne de Sens à Egreville située dans le département de l'Yonne, et comme rétrocessionnaire de la partie de la même ligne située dans le département de Seine-et-Marne, lesdites lignes déclarées d'utilité publique par la loi ci-dessus visée du 13 décembre 1898.

Art. 2. — Il est interdit à la « compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Yonne, » sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction et l'exploitation des lignes de chemins de fer mentionnées dans l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 101)

[21 février 1901]

Décret approuvant la substitution de la compagnie des tramways de l'Indre à la compagnie générale de construction de Saint-Denis, comme rétrocessionnaire de ce réseau de tramways.

Le Président de la République française.
Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution de la société anonyme, dite « compagnie des tramways de l'Indre » à la compagnie générale de construction de Saint-Denis, comme rétrocessionnaire du réseau de tramways dont l'établissement, dans le département de l'Indre, a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 12 juin 1900.

Art. 2. — Il est interdit à la « Compagnie des tramways de l'Indre », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation du réseau de tramways mentionné à l'article 1er ci-dessus, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 102)

[21 février 1901]

Décret déclarant d'utilité publique le prolongement jusqu'à la Maison-Blanche du tramway de Vincennes à Ville-Evrard.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, du prolongement, jusqu'à l'asile de la Maison-Blanche, de la ligne de tramway de Vincennes à Ville-Evrard, par Nogent-sur-Marne, déclarée d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 18 novembre 1885.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit prolongement ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 20 février 1901, entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer Nogentais, pour la concession du prolongement dont il s'agit, conformément aux conditions du cahier des charges annexé au décret susvisé du 18 novembre 1885, avec les modifications stipulées dans ladite convention.

Cette convention et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Il est interdit à la compagnie des chemins de fer Nogentais, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont concédées et de celle qui fait l'objet du présent décret, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION

L'an 1901, le 20 février,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous réserve de l'approbation des présentes par décret,

D'une part,

Et la compagnie des chemins de fer Nogentais, société anonyme au capital de 10 millions de francs, ayant son siège social à la Maltournée (Seine-et-Oise), ladite société représentée par MM. Siry, son président, et Barbet, son administrateur délégué, à ce autorisés par délibération du conseil d'administration,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics agissant au nom de l'Etat, concède à la compagnie des chemins de fer nogentais, qui l'accepte, une ligne de tramway à traction mécanique destinée à prolonger jusqu'à l'entrée du domaine de la Maison-Blanche la ligne de Vincennes à Ville-Evrard, soit sur 410m,50 environ de longueur, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé au décret du 18 novembre 1885, modifié par les conventions annexées aux décrets du 13 septembre et du 19 septembre 1900.

Art. 2. — La compagnie s'engage à exécuter et à exploiter la ligne dont il s'agit sans subvention ni garantie d'intérêt de la part de l'Etat et du département, conformément aux prescriptions du cahier des charges susmentionné.

Art. 3.— Le projet d'exécution de ce prolongement sera présenté dans un délai de deux mois à partir de la date du décret de concession. Les travaux devront être commencés dans un délai de deux mois à partir de la notification de l'approbation du projet et terminés de telle sorte que le prolongement soit livré à l'exploitation deux mois au plus après la date fixée pour le commencement des travaux.

Art. 4. — La station prévue au terminus de Ville-Evrard par l'article 11 du cahier des charges précité sera reportée au terminus de la Maison-Blanche.

Art. 5. — Les prix de transport actuellement applicables au terminus de Ville-Evrard le seront au nouveau terminus de la Maison-Blanche.

Fait en double expédition à Paris, le 20 février 1901.

(N° 103)

[1er mars 1901]

Décret modifiant l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

RAPPORT AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 1er mars 1901.

Monsieur le Président,

Les dispositions relatives à la police des chemins de fer sont condensées tant dans les lois du 11 juin 1842 et du 15 juillet 1845 que dans l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui constituent des monuments législatif et réglementaire dont un fait suffit à attester l'incontestable valeur : depuis plus d'un demi-siècle ils régissent, sans qu'il ait été jugé jusqu'en ces dernières années indispensable d'y apporter des remaniements profonds, une industrie qui, en cinquante-cinq ans, s'est singulièrement développée.

Cependant, avec le temps, la nécessité de changements et additions devait forcément se faire jour, et des décrets modificatifs de l'ordonnance de 1846 sont intervenus : en 1874, pour admettre la suppression des cendriers des locomotives dans certains cas ; en 1883, pour régler l'usage du signal d'alarme dans les voitures de voyageurs ; en 1889, pour déterminer l'emploi des roues en fonte ; en 1889 également, pour organiser les trains légers.

J'ai été amené à reconnaître que ces modifications partielles étaient insuffisantes et qu'il était devenu indispensable d'apporter à l'œuvre de 1845 et de 1846 les remaniements et compléments que notre époque réclamait. C'est dans ce but que j'ai constitué une commission composée, sous la présidence de M. le conseiller d'Etat Sainsère, de hauts fonctionnaires des corps des ponts et chaussées et des mines.

Le travail de cette commission a abouti, en ce qui concerne la loi du 15 juillet 1845, au dépôt d'un projet de loi destiné à fortifier les sanctions de la législation actuelle, principalement en matière de retards des trains.

En ce qui touche l'ordonnance de 1846, la revision poursuivie s'est inspirée de trois ordres différents de considérations : d'une part, accentuer ou préciser les pouvoirs du ministre, insuffisamment définis dans l'ordonnance ; d'autre part, remanier les dispositions techniques, d'un caractère suranné, pour les mettre en harmonie avec les progrès réalisés depuis l'origine des chemins de fer ; enfin, combler une lacune de la réglementation, qui ne contient absolument aucune disposition visant l'hygiène publique.

Au point de vue des pouvoirs du ministre, il était essentiel de les fortifier en vue de trois éventualités principales : si les installations de certaines gares sont reconnues ne pas répondre aux exigences du trafic, s'il est démontré que le personnel y est insuffisant, que le matériel roulant n'est pas en état d'assurer dans les circonstances normales la marche régulière du service en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et tarifs, il importe que la mise en demeure adressée à la compagnie de prendre les mesures qu'exige la situation ne reste pas lettre morte ; en vertu des nouvelles dispositions, faute par la compagnie d'avoir présenté dans le délai imparti des propositions ou des projets suffisants, le ministre statuera directement.

Les droits du ministre sont en outre explicitement indiqués en ce qui concerne l'éclairage des trains, des tunnels et des passages à niveau, la bonne construction du matériel tracteur et roulant, les horaires des trains. Actuellement, pour ces horaires, l'ordonnance impose seulement aux compagnies la communication à l'administration avant la mise à exécution. Elle n'exige ni ne prévoit l'approbation des horaires par le ministre ; ce dernier a seulement le droit, s'il le juge utile de modifier certains horaires au moment de leur présentation par les compagnies, mais il peut aussi s'abstenir de statuer s'il n'a pas de modifications à exiger. Il importe de spécifier que dans ce cas l'application a un caractère essentiellement provisoire et qu'à toute époque le ministre des travaux publics peut prescrire d'apporter aux horaires des trains les modifications et additions qu'il jugera nécessaires pour la sûreté de la circulation ou les besoins du public.

Dans un second ordre d'idées, la revision a porté sur les dispositions

qui n'avaient plus de raison d'être, — telles que celles concernant les attributions des « commissaires royaux » depuis longtemps supprimés, celles visant les mesures de précautions spéciales à la circulation des trains sur les plans inclinés, — et sur les dispositions qui avaient besoin d'être mises en rapport avec l'état actuel de l'industrie des chemins de fer. Je citerai notamment les prescriptions relatives à la traversée des passages à niveau, aux dimensions des voitures, à la composition du personnel de chaque train, à la circulation momentanée sur voie unique, au transport des matières dangereuses.

Enfin, au moment où les préoccupations des hygiénistes prennent une forme précise, il m'a paru que des pouvoirs nouveaux étaient nécessaires pour lutter contre la propagation des maladies contagieuses. Les voyageurs qui seraient visiblement ou notoirement atteints de maladies offrant des possibilités de contagion pourront être exclus des compartiments affectés au public. Les compartiments dans lesquels ils auront pris place seront, dès l'arrivée, soumis à la désinfection.

Il va de soi que des instructions seront adressées aux agents du contrôle et aux compagnies pour commenter les dispositions nouvelles et coordonner cet ensemble de mesures que l'article 15 permet au ministre de prendre : lavage des wagons, interdiction de soulever les poussières accumulées en cours de route, désinfection des dortoirs des agents, etc. En un mot, il ne saurait être question de demander au public seul le sacrifice de certaines habitudes. Par une meilleure tenue de leur matériel, par une série de précautions élémentaires, les réseaux devront encourager le public à observer spontanément les règles les plus essentielles de l'hygiène. Les voyageurs en retiront les premiers le bénéfice, et la santé des agents se trouvera du même coup protégée comme celle des ouvriers des autres industries.

Telle est, dans ses grandes lignes, la revision élaborée par la commission dont j'ai parlé plus haut. Le Gouvernement a fait sien le projet de cette commission, que le conseil d'Etat a adopté sauf certaines modifications, dont la plupart de pure forme.

A la suite de ses délibérations, j'ai fait préparer et j'ai l'honneur de soumettre à votre signature le projet de décret ci-joint, qui, au triple point de vue que j'ai rappelé au début de ce rapport, réalisera une réforme dont la nécessité s'imposait.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

Le ministre des travaux publics.
PIERRE BAUDIN.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu l'article 9 de la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement des lignes de chemins de fer ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer ;

Vu l'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer ;

Vu le décret du 9 mars 1889 ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les titres I à IV (art. 1er à 43) et VI à VIII (art. 51 à 80) de l'ordonnance du 15 novembre 1846, portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, sont modifiés de la façon suivante :

TITRE Ier

DES GARES ET DE LA VOIE

Art. 1er. — Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre, tant dans l'intérieur des gares que dans leurs dépendances, seront réglées par des arrêtés du préfet du département.

Cette disposition s'appliquera notamment à l'entrée, au stationnement et à la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises dans les cours dépendant des gares de chemins de fer.

Les arrêtés ainsi pris par les préfets ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du ministre des travaux publics.

Art. 2. — Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état. La compagnie devra faire connaître au ministre des travaux publics, dans la forme que celui-ci jugera convenable, les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien.

Les voies et autres installations des gares devront être convenablement disposées pour la sûreté des manœuvres et de la circulation des trains.

Dans le cas où les mesures prises seraient insuffisantes pour assurer le bon entretien du chemin de fer, la sûreté de la circulation et la sécurité publique, le ministre, après avoir entendu la compagnie, prescrira celles qu'il juge nécessaires.

Dans le cas où, par suite de l'insuffisance des installations, le service ne serait pas régulièrement assuré, il sera procédé conformément aux dispositions de l'article 65.

Art. 3. — Il sera placé, partout ou besoin sera, des agents en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles et autres appareils de la voie ; en cas d'insuffisance, le nombre de ces agents sera fixé, la compagnie entendue, par le ministre des travaux publics, qui pourra prescrire que ceux de ces agents dont le service intéressant la sécurité aurait une importance particulière ne soient employés à aucun autre travail.

Art. 4. — Partout où un chemin de fer sera traversé à niveau par une voie de terre, il sera établi des barrières, sauf les exceptions autorisées par le ministre des travaux publics, conformément aux lois.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Lorsque le ministre autorisera la traversée à niveau du chemin de fer par un autre chemin de fer ou par un tramway, il arrêtera, après avoir entendu les deux compagnies, les dispositions techniques à prendre pour l'établissement et l'exploitation de ces traversées.

Art. 5. — Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le ministre des travaux publics.

Art. 6. — Les gares et leurs abords devront être éclairés la nuit pendant la durée du service.

Le ministre des travaux publics fixera, la compagnie entendue, les conditions dans lesquelles les passages à niveau et les tunnels, s'il y a lieu, devront être éclairés.

TITRE II

DU MATÉRIEL EMPLOYÉ A L'EXPLOITATION

Art. 7. — Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains seront construits, après l'autorisation du ministre des travaux publics, suivant les meilleurs modèles, avec des matériaux de première qualité. La compagnie devra produire, à l'appui de sa demande en autorisation, les plans, dessins et tous les documents indiqués par le ministre.

Le ministre déterminera les conditions auxquelles le matériel n'appartenant pas à la compagnie exploitante pourra être admis à circuler sur le réseau de cette compagnie.

Art. 8. — Les locomotives, tenders ou véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains devront remplir les conditions que le ministre des travaux publics jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs et des agents pendant la circulation des trains et pendant leur formation.

Art. 9. — Il sera tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états seront inscrits sur des registres qui devront être constamment à jour et indiquer, pour chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues et le renouvellement de ses diverses pièces.

Il sera tenu en outre, pour les essieux de locomotives et tenders, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations.

Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

Les essieux des véhicules de toute espèce porteront une marque au poinçon faisant connaître la provenance et la date de la fourniture.

Art. 10. — Les locomotives ne pourront être mises en service qu'en vertu de l'autorisation délivrée par le service du contrôle et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Art. 11. — Les locomotives devront être pourvues, sauf exception autorisée par le ministre des travaux publics, d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de combustible tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée, ainsi que la production de fumée incommodes pour les voyageurs ou pour le voisinage.

Art. 12. — Les voitures destinées au transport des voyageurs devront être commodes et présenter les dispositions que le ministre des travaux publics jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs.

Le ministre déterminera, la compagnie entendue, quelles devront être les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur.

Toute voiture à voyageurs portera dans l'intérieur l'indication en chiffres apparents du nombre de places.

Art. 13. — Aucune voiture pour les voyageurs ne sera mise en service sans une autorisation délivrée par le service du contrôle, après qu'il aura été constaté que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.

L'autorisation de mise en service n'aura d'effet qu'après que l'estampille prescrite pour les voitures publiques par l'article 117 de la loi du 25 mars 1817 aura été délivrée par le directeur des contributions indirectes.

Art. 14. — Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce devront porter : 1° la désignation en toutes lettres ou par initiales du chemin de fer auquel ils appartiennent ; 2° un numéro d'ordre. Les voitures de voyageurs porteront, en outre, l'indication de la classe de chaque compartiment et l'estampille délivrée par l'administration des contributions indirectes. Ces diverses indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis.

Art. 15. — Les locomotives, tenders et véhicules de toute espèce et tout le matériel d'exploitation seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La compagnie devra faire connaître au ministre des travaux publics, dans la forme que celui-ci jugera convenable, les mesures adoptées par elle à cet égard ; en cas d'insuffisance, le ministre, après avoir entendu les observations de la compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires au point de vue de la sécurité ou de l'hygiène publique.

Le ministre, la compagnie entendue, pourra faire retirer de la circulation les locomotives, tenders et autres véhicules qui ne se trouveraient pas dans des conditions suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, ou qui, pour une cause quelconque, n'offriraient pas les garanties voulues pour la sûreté de l'exploitation.

TITRE III

DE LA COMPOSITION DES TRAINS

Art. 16. — Tout train ordinaire de voyageurs devra contenir en nombre suffisant des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics.

Art. 17. — Chaque train de voyageurs, de marchandises ou mixte devra être accompagné :

1° D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine ; le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine, de l'alimenter et de manœuvrer les freins ;

2° Du nombre de conducteurs et de gardes-freins qui sera déterminé, suivant le nombre de véhicules, suivant les pentes et suivant les appareils

d'arrêt ou de ralentissement, par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Sur le dernier véhicule de chaque train ou sur l'un des véhicules placés à l'arrière, il y aura toujours un frein et un conducteur chargé de le manœuvrer.

Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un train, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres.

Le maximum du nombre de véhicules pour chaque nature de trains transportant des voyageurs sera déterminé par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Art. 18. — Par dérogation à l'article précédent, l'obligation d'avoir sur la machine un mécanicien et un chauffeur ne sera pas applicable aux trains légers, dont la mise en marche sera autorisée par le ministre des travaux publics, sous la réserve que le conducteur chef du train se tiendra habituellement soit sur la machine, soit dans la première voiture du train, qu'il pourra dans tous les cas accéder facilement à la machine et qu'il sera en état de l'arrêter en cas de besoin.

En outre, lorsque les véhicules à voyageurs et à marchandises dont se compose un train léger seront tous munis d'un frein continu, le ministre pourra autoriser la suppression de l'obligation d'avoir, sur le dernier véhicule ou sur l'un des derniers véhicules, un conducteur spécial chargé de la manœuvre du frein.

Ne pourront être considérés comme trains légers que ceux dont les véhicules sont portés sur seize essieux au plus, non compris les essieux de la locomotive, s'il y en a une, mais y compris les essieux de la voiture motrice, si l'appareil moteur est contenu dans un des véhicules portant des voyageurs ou des marchandises.

Art. 19. — Les locomotives devront être en tête des trains. Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans les gares ou dans leur voisinage, pour les trains de service et pour le cas de secours ou de renfort. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser les limites fixées par le ministre des travaux publics.

Art. 20. — Les trains de voyageurs ne devront être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours ou de tout autre cas préalablement déterminé par le ministre des travaux publics.

Il sera, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un train de voyageurs.

La machine placée en tête devra régler la marche du train.

Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, au moins un véhicule ne portant pas de voyageurs ; cette obligation ne s'applique ni aux trains légers, ni aux trains de secours, ni aux trains de composition spéciale qui en auront été dispensés par le ministre des travaux publics.

Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une locomotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du

motif de la mesure, de la gare où elle aura été jugée nécessaire et de l'heure à laquelle le train aura quitté cette gare.

Ce registre sera représenté, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Art. 21. — Le ministre des travaux publics, la compagnie entendue, arrêtera les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.) et des matières infectes ; il déterminera notamment les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

Art. 22. — Le ministre des travaux publics déterminera, la compagnie entendue, les précautions à prendre dans la formation des trains pour éviter, soit au départ ou à l'arrivée, soit pendant la marche, toute réaction dangereuse ou incommode entre les divers véhicules.

Art. 23. — Les conducteurs et les gardes-freins seront mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme par tel moyen qui sera autorisé par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Sauf les exceptions autorisées par le ministre des travaux publics, les compartiments des voitures à voyageurs seront tous mis en communication avec le mécanicien ou le conducteur chef de train par un signal d'alarme en bon état de fonctionnement.

Art. 24. — Pendant la nuit et, pendant le jour, au passage des souterrains désignés par le ministre des travaux publics, les fanaux des trains devront être allumés, et les voitures destinées aux voyageurs devront être éclairées intérieurement.

Ces voitures devront être chauffées pendant la saison froide dans les conditions approuvées par le ministre.

En cas d'insuffisance des mesures adoptées par la compagnie en ce qui concerne l'éclairage ou le chauffage des trains et voitures, le ministre prescrira, la compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires.

Tout train transportant des voyageurs sera muni d'une boîte de secours dont la composition sera approuvée par le ministre.

TITRE IV

DU DÉPART, DE LA CIRCULATION ET DE L'ARRIVÉE DES TRAINS

Art. 25. — Le ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, pour les lignes à plusieurs voies, celles de ces voies qui seront affectées à la circulation de chaque sens, et pour les lignes à une voie, les points de croisement.

Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions qui auront été prescrites par le ministre, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée, et, dans ce cas, le changement devra être fait avec des précautions spéciales qui seront indiquées par les règlements de la compagnie dûment homologués.

Art. 26. — Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état.

En ce qui concerne les voitures et leurs freins, la même vérification

sera faite dans les conditions déterminées par le règlement de la compagnie.

Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées.

Le train ne devra être mis en marche qu'après le signal du départ.

Art. 27. — Aucun train ne pourra partir d'une gare ni y arriver avant l'heure déterminée par le règlement de service.

Les mesures propres à maintenir, entre les trains qui suivent, l'intervalle de temps ou d'espace nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation seront déterminées par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

Des signaux seront placés à l'entrée des gares, dans les gares et sur la voie, partout où cela sera jugé utile pour faire connaître aux mécaniciens s'ils doivent arrêter ou ralentir leur marche.

En cas d'insuffisance des signaux établis par la compagnie, le ministre prescrira, la compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

Art. 28. — Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou aux lieux de stationnement autorisés.

Les voies affectées à la circulation des trains devront être couvertes par des signaux, ainsi qu'il est dit à l'article 32 ci-après, dans les cas où il y aura nécessité absolue d'y faire stationner momentanément des machines, des voitures ou des wagons.

Art. 29. — Le ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les parties du chemin de fer qui offriraient un danger particulier.

Il déterminera également, sur la proposition de la compagnie, la vitesse maximum que les trains de toute nature pourront prendre sur les diverses parties de chaque ligne.

Art. 30. — Le ministre des travaux publics prescrira, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des trains extraordinaires.

Dès que l'expédition d'un train extraordinaire aura été décidée, déclaration devra en être faite immédiatement aux agents du contrôle et fonctionnaires désignés par le ministre des travaux publics, avec indication du motif de l'expédition du train et de son horaire.

Art. 31. — Des agents chargés de l'entretien et de la surveillance de la voie seront placés sur la ligne en nombre suffisant pour assurer la libre circulation des trains.

Ces agents seront pourvus, le jour et la nuit, de signaux d'arrêt et de ralentissement.

Des agents seront en outre placés à des endroits déterminés pour la manœuvre des signaux fixes et, s'il y a lieu, pour l'annonce des trains de proche en proche.

En cas d'insuffisance, le ministre des travaux publics réglera le nombre des agents de ces diverses catégories, la compagnie entendue.

Art. 32. — Dans le cas où soit un train, soit une machine isolée s'ar-

rêterait accidentellement sur la voie, des signaux de protection seront faits dans les conditions déterminées par les règlements de la compagnie dûment homologués.

Les mécaniciens, les conducteurs-chefs et les conducteurs devront être munis pendant leur service des signaux indiqués par ces règlements.

Des précautions spéciales seront prises pour garantir la sécurité des trains dans le cas où il deviendrait impossible de maintenir leur vitesse normale.

Art. 33. — Lorsque des travaux de réparations seront effectués sur une voie, ils devront être protégés par des signaux d'arrêt ou de ralentissement.

Art. 34. — Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une seule voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chacun des changements de voie extrêmes.

Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation que dans les conditions prescrites par les règlements ou ordres de service.

Il sera donné connaissance au service du contrôle des mesures prises pour assurer la circulation sur la voie unique.

Art. 35. — La compagnie sera tenue de faire connaître au ministre des travaux publics le système de signaux qu'elle aura adopté ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

Art. 36. — Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, se conformer aux signaux qui lui seront transmis et signaler au premier arrêt les anomalies qu'il aura remarquées ; il surveillera toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre des freins dont il a la disposition.

Art. 37. — Les mesures de précaution à observer par le mécanicien aux approches et au passage des bifurcations, embranchements ou traversées de voies seront fixées par des règlements approuvés par le ministre des travaux publics.

Aux points de bifurcation, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

A l'approche des gares où le train doit s'arrêter, le mécanicien devra prendre les dispositions convenables pour qu'il ne dépasse pas le point où les voyageurs doivent descendre.

Art. 38. — Avant la mise en marche, à l'approche des gares, des passages à niveau en courbe, ainsi que des autres passages à niveau et bifurcations désignés par le ministre des travaux publics, à l'entrée et à la sortie des tranchées en courbe et des souterrains, le mécanicien devra faire jouer le sifflet pour avertir de l'approche du train.

Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complètement libre.

Le sifflet pourra être remplacé par un autre signal acoustique approuvé par le ministre des travaux publics.

Art. 39. — Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur du chemin de fer ou de son délégué.

Seront exceptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des mines chargés du contrôle et les agents du contrôle technique. Les commissaires de surveillance administrative pourront également monter sur la locomotive ou le tender, en remettant au chef de la gare ou au conducteur principal du train une réquisition écrite et motivée.

Art. 40. — Sur des points qui seront désignés par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue, des machines de secours ou de réserve devront être constamment entretenues en feu et prêtes à partir.

Les règles relatives au service de ces machines seront déterminées par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

Art. 41. — Il y aura constamment, aux lieux de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrés et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train devra d'ailleurs, être muni des outils les plus indispensables.

Art. 42. — Aux gares qui seront désignées par le ministre des travaux publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards de trains excédant des limites déterminées par le ministre. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leur parcours, le numéro des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard.

Ces registres seront représentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle.

Art. 43. — Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature seront soumis par la compagnie à l'approbation du ministre des travaux publics ; à cet effet, avant leur mise en vigueur et dans les délais prescrits par le ministre, la compagnie les lui communiquera, ainsi qu'aux fonctionnaires désignés par lui et au service du contrôle.

Si, à la date annoncée pour la mise en vigueur de nouveaux horaires, le ministre n'a pas notifié à la compagnie son opposition, ces horaires pourront être appliqués à titre provisoire.

A toute époque le ministre des travaux publics pourra prescrire d'apporter aux horaires des trains les modifications ou additions qu'il jugera nécessaires pour la sûreté de la circulation ou les besoins du public.

Les horaires des trains transportant des voyageurs seront portés à la connaissance du public, avant leur mise en vigueur, par des affiches placées dans les gares, dont les conditions fixées par le ministre des travaux publics. Ces affiches devront mentionner ceux des trains contenant des voitures de toutes classes pour lesquels la compagnie sera dispensée de faire le service des messageries.

TITRE V

DE LA PERCEPTION DES TAXES ET DES FRAIS ACCESSOIRES

Art. 44 à 50. — (Comme dans l'ordonnance du 15 novembre 1846).

TITRE VI

POLICE ET SURVEILLANCE

Art. 51. — La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera concurremment :

Par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, les conducteurs des ponts et chaussées, les contrôleurs des mines ;

Par les fonctionnaires du contrôle de l'exploitation commerciale ;

Par les commissaires de surveillance administrative ;

Et par les autres agents du contrôle.

Art. 52. — Les attributions de ces agents et l'organisation du service du contrôle sont définies par les règlements spéciaux.

Art. 53. — Les compagnies seront tenues de représenter, à toute réquisition, aux directeurs des services de contrôle ou à leurs délégués, leurs registres et pièces de dépenses et de recettes, leurs circulaires et ordres de service, les traités qu'elles ont passés avec d'autres entreprises de transport et, en général, tous les documents nécessaires à l'exercice de la mission confiée aux services de contrôle.

Art. 54. — Les compagnies seront tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires de surveillance administrative.

Art. 55. — Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration par la compagnie ou par ses agents au commissaire de surveillance administrative de la circonscription.

Lorsque l'accident aura une certaine gravité, la compagnie exploitante avisera en outre, par la voie la plus rapide, le ministre des travaux publics, le directeur du service de contrôle, le préfet du département, les deux ingénieurs ordinaires du contrôle de la voie et de l'exploitation.

Lorsqu'il se produira un fait de nature à donner ouverture à l'action publique, et, en tout cas, s'il y a mort ou blessure, cet avis devra être également transmis au procureur de la République.

Art. 56. — Les compagnies devront soumettre leurs règlements relatifs au service à l'approbation du ministre des travaux publics qui prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

Art. 57. — Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1° De pénétrer, sans y être autorisée régulièrement, dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner ;

2° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques ;

3° D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce ou de laisser s'y introduire ceux dont elle a la garde ;

4° D'y faire circuler ou stationner aucuns véhicules étrangers au service.

5° De manœuvrer les appareils qui ne sont pas à la disposition du public, de les déranger ou d'en empêcher le fonctionnement ;

6° De dégrader les clôtures, barrières, talus, bâtiments et ouvrages d'art.

Art. 58. — Il est défendu :

1° D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, et de se placer

dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée par le billet.

2° D'entrer dans des voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui se trouve du côté où se fait le service du train;

3° De passer d'une voiture dans une autre autrement que par les passages disposés à cet effet, de se pencher au dehors, d'occuper une place non destinée aux voyageurs ou de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale ;

4° De se servir sans motif plausible du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la compagnie.

Les voyageurs ne devront monter dans les voitures ou en descendre qu'aux gares et lorsque le train sera complètement arrêté.

Il est défendu de fumer dans les salles d'attente, ainsi que dans les voitures, exception faite des compartiments portant la plaque indicative : fumeurs.

Il est défendu de cracher ailleurs que dans les crachoirs disposés à cet effet.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injections des agents de la compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

Art. 59. — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué conformément à l'article 12 ci-dessus.

Art. 60. — L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse ;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée.

Toutefois, lorsqu'ils y sont obligés par leur service, les agents de la force publique peuvent conserver avec eux, dans les voitures, des armes à feu chargées, à condition de prendre place dans des compartiments réservés.

Pourront être exclues des compartiments affectés au public les personnes atteintes visiblement ou notoirement de maladies dont la contagion serait à redouter pour les voyageurs. Les compartiments dans lesquels elles auront pris place seront, dès l'arrivée soumis à la désinfection.

Art. 61. — Les personnes qui voudront expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21 devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les gares du chemin de fer.

Art. 62. — Aucun animal ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs.

Toutefois, la compagnie pourra placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

En outre, des exceptions pourront être autorisées pour les animaux de petite taille convenablement enfermés.

Art. 63. — Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de la force publique.

Les animaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer seront saisis et mis en fourrière.

TITRE VII

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 64. — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le ministre des travaux publics devra statuer sur la proposition d'une compagnie, la compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le ministre pourra statuer directement.

Si le ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la compagnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la compagnie avant de prescrire les modifications.

Art. 65. — Si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la compagnie d'assurer dans les circonstances normales la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et les tarifs la compagnie sur la mise en demeure qui lui sera adressée par le ministre, devra prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

Faute par elle d'avoir présenté au ministre, dans le délai imparti par la mise en demeure, des propositions ou des projets suffisants, le ministre statuera directement.

Art. 66. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.

Art. 67. — Les attributions données aux préfets des départements par le présent décret seront exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

Art. 68. — Le ministre des travaux publics déterminera, la compagnie entendue, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il jugera nécessaires à la sécurité de l'exploitation.

Art. 69. — Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un insigne distinctif.

Art. 70. — Nul ne peut être employé en qualité de mécanicien conducteur de train ou de chauffeur, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 71. — Aux gares désignées par le ministre, les compagnies entretiendront les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Art. 72. — Il sera tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à former, soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Dès qu'une plainte sera inscrite sur le registre, le chef de gare devra en envoyer copie au commissaire de surveillance administrative de la circonscription.

Art. 73. — Les registres mentionnés aux articles 9, 20, 42 et 72 ci-dessus seront côtés et paragraphés par le commissaire de surveillance administrative.

Art. 74. — Des exemplaires du présent règlement seront constamment affichés dans les gares, à la diligence des compagnies.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du règlement.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque compartiment.

Art. 75. — Sur les lignes où il sera fait usage de l'énergie électrique pour la traction des trains, le ministre des travaux publics pourra autoriser des dérogations au présent décret, justifiées par ce mode spécial de traction.

Art. 76. — Seront constatées, poursuivies et réprimées conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le ministre des travaux publics et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les préfets, pour l'exécution dudit règlement.

Art. 77. — Pour l'application du présent décret aux chemins de fer d'intérêt local, les attributions conférées au ministre des travaux publics seront exercées par le préfet, si elles ne sont déjà réservées, soit au ministre, soit à d'autres autorités, par les lois et règlements.

Art. 78. — Le présent décret ne sera pas applicable aux tramways, qui resteront soumis aux règlements d'administration publique pris en exécution de la loi du 11 juin 1880.

Art. 2. — Est abrogé le décret du 9 mars 1889.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois.*

Fait à Paris, le 1er mars 1901.

ÉMILE LOUBET.

Par le Président de la République :

Le Ministre des Travaux publics,

PIERRE BAUDIN.

(N° 104)

[4 mars 1901]

Décret déclarant d'utilité publique et concédant à la Compagnie du chemin de fer du Nord, les voies ferrées destinées à desservir les nouveaux bassins du port du Tréport (Seine-Inférieure).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics :

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des voies ferrées destinées à desservir les nouveaux bassins du port du Tréport, suivant les dispositions générales du plan susvisé, du 7 décembre 1897.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 4 mars 1901, entre le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, et la compagnie du chemin de fer du Nord pour la concession des voies ferrées dont il s'agit.

Cette convention ainsi que le plan général ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois.*

CONVENTION

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret délibéré en conseil d'Etat,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de « compagnie de chemin de fer du Nord », ladite compagnie représentée par :
MM. André-Jean-Laurens de Waru ;
Omer-Henri Vallon ;
Joseph Hottinguer,
administrateurs, élisant domicile au siège de ladite société à Paris, et

agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 8 février 1901,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art 1er. — Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'Etat, à la compagnie du chemin de fer du Nord, qui accepte cette concession, les voies ferrées à établir pour transporter entre la gare et les terre-pleins des nouveaux bassins du Tréport à l'aide, soit de locomotives, soit de chevaux, au gré de la compagnie concessionnaire, les marchandises par wagon complet en provenance ou en destination du réseau de ladite compagnie du Nord, après ou avant leur transport sur ledit chemin de fer.

Ces voies comprennent :

I. — *Voies de circulation.*

Une voie A B se détachant de la grande bretelle commandant l'entrée de la gare des voyageurs pour se prolonger latéralement à l'arrière-port et se diriger vers le quai Bellot.

Une seconde voie C D reliée par aiguille avec la précédente et s'infléchissant à gauche pour franchir le pont tournant de l'écluse d'aval et aboutir le long du bassin des chasses.

II. — *Voies de manœuvres et de manutention.*

1° Une voie de dépôt des wagons, latérale à la nouvelle voie de circulation A C B, destinée à remplacer la voie de même affectation qui longe la voie actuelle de circulation et qui, ainsi que cette dernière, doit être supprimée avec les trois appontements qu'elle dessert.

2° Une voie longeant la rive droite de l'arrière-port et commandant quatre groupes de voies, dont deux en impasse prévues entre le nouveau bassin à flot et la gare, savoir :

a) Un groupe composé de trois voies, dont une voie de grue éventuelle prévue près de l'arête du quai;

b) Un groupe de six voies, dont quatre éventuelles, séparé du premier groupe par une chaussée de 40 mètres;

c et *d*) Deux groupes, l'un de trois voies, dont deux éventuelles, et l'autre, de deux voies éventuelles, accessibles par les deux extrémités et laissant entre eux le précédent groupe des espaces libres de 24 mètres de largeur.

Ces groupes seront reliés entre eux par trois files de plaques tournantes et mis en communication par aiguilles avec les voies de dépôt et de formation de la gare, vers Abancourt.

3° Une voie formant demi-lune avec l'extrémité de la voie de circulation CD et commandant, avec cette dernière, deux voies de dépôt de wagons à établir sur la rive gauche du bassin à flot; ces voies, dont une éventuelle, seront terminées en impasse vers l'écluse d'amont.

Enfin, deux bouts de voie, dont un éventuel, reliés à l'aide de traversées rectangulaires aux voies précédentes et destinées à desservir deux appontements prévus sur la rive gauche du bassin à flot.

Les tracés de ces voies sont figurés en violet et en rouge sur les plans à l'échelle de 1/5000e et au 1/1000e joints à la présente convention.

Cette concession est faite aux clauses et conditions déterminées par le

cahier des charges annexé au décret du 10 octobre 1887, portant concession des voies ferrées destinées à desservir les quais du port du Tréport.

Art. 2. — Les travaux nécessaires à l'établissement des voies ferrées dont il s'agit ayant le caractère des travaux complémentaires que la compagnie du nord peut être autorisée à exécuter en vertu de la convention du 5 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre de la même année, les dépenses qui seront faites pour leur établissement et leur exploitation, ainsi que les recettes qui en proviendront, seront comprises dans les comptes de la compagnie et l'imputation en sera faite conformément aux dispositions de ladite convention.

Art. 3. — Les frais d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la compagnie du chemin de fer du Nord.

Fait en double à Paris, le 4 mars 1901.

(N° 105)

[4 mars 1901]

Décret autorisant le Ministre des Travaux publics à accepter un terrain dans la commune de Croisic (Loire-Inférieure).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à accepter, au nom de l'Etat, la donation faite par la société civile de Saint-Jean-de-Dieu d'un terrain avec constructions, sis en la commune du Croisic, lieu dit « le port Charly », faisant partie du n° 6 de la section A du cadastre, d'une contenance de 301 mètres carrés.

Ce terrain est indiqué par des lignes et des hachures roses sur le plan produit par les ingénieurs le 27 mars 1900, lequel restera annexé au présent décret.

Art. 2. — L'immeuble ci-dessus désigné est affecté au département des travaux publics pour les besoins du service du port du Croisic.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 106)

[11 mars 1901]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux pour le dédoublement des voies de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, entre Paris et Brétigny.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter par la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour le doublement des voies principales de la ligne de Paris à Orléans, entre Paris et la bifurcation de Vendôme, près Brétigny, conformément aux dispositions de l'avant-projet ci-dessus visé et à l'avis, également ci-dessus visé, du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de trois ans à dater du présent décret.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

(N° 107)

[18 mars 1901]

Décret approuvant des modifications au tracé du tramway de Boulogne à Vincennes.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées, conformément aux dispositions générales des plans d'ensemble ci-dessus visés, qui resteront annexés au présent décret, les variantes au tracé du tramway de Boulogne à Vincennes, dans les communes de Boulogne, d'Issy-les-Moulineaux et d'Ivry-sur-Seine.

Art. 2. — Les dispositions de l'article 2 du cahier des charges annexé au décret du 30 mars 1899 sont remplacées, en ce qui concerne le tracé du tramway de Boulogne à Vincennes, par les suivantes :

1° Boulogne à Vincennes :

La ligne partira de la porte de Boulogne et aboutira à la rue de Paris à Saint-Mandé.

Elle sera tout entière à l'extérieur de Paris et empruntera les voies publiques ci-après :

Rue Denfert-Rochereau, avenue Victor-Hugo, rue Thiers, route départementale n° 1, ponts de Billancourt, route départementale n° 31 (quai d'Issy), chemin vicinal ordinaire n° 3 (rue Camille-Desmoulins), chemin de grande communication n° 50 (rue Rouget-de-l'Isle, boulevard Gambetta, boulevard du Lycée, rue de la Mairie, route de Montrouge), route départementale n° 29, et chemin de grande communication n° 50 (Grande-Rue à Montrouge, chemin de Montrouge, rue des Écoles), rue du Kremlin et chemin des Périchets (au Kremlin-Bicêtre), chemin de grande communication n° 50 (rue des Plantes), route départementale n° 25, chemin de grande communication n° 50 (rue Barbès, rue de Paris et rue de Seine), routes nationales nos 19 et 5, chemin de grande communication n° 38 et route nationale n° 34.

La ligne comportera une voie unique avec garages.

Elle empruntera les voies de tramways ci-après :

Réseau de Boulogne (avenue Victor-Hugo à Boulogne) ;

Boulogne — les Moulineaux (à Boulogne-Billancourt) ;

Clamart — Saint-Germain-des-Prés (chemin de grande communication n° 50, à Issy et à Vanves).

Vanves — Champ-de-Mars (chemin de grande communication n° 50, à Vanves) ;

Malakoff — les Halles (chemin de grande communication n° 50, à Malakoff) ;

Fontenay — Saint-Germain-des-Prés (route départementale n° 29, à Malakoff et à Montrouge) ;

Choisy-le-Roi — Châtelet (route départementale n° 25, à Ivry) ;

Petit-Ivry — les Halles (chemin de grande communication n° 50, à Ivry) ;

Ivry — Châtelet (chemin de grande communication n° 50, à Ivry) ;

Bonneuil — Pont de la Concorde (route nationale n° 19, à Ivry et à Alfortville) ;

Charenton — Créteil (route nationale n° 5, à Charenton) ;

Charenton — Bastille (chemin de grande communication n° 30, à Charenton).

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 108)

[18 mars 1901]

Décret approuvant des modifications au tracé du tramway de Tasdon à la Pallice (Charente-Inférieure).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les modifications de tracé du tramway de Tasdon à la Pallice qui ont fait l'objet des avant-projets ci-dessus visés, et qui concernent :

L'embranchement de Laleu ;

Le transport du terminus, à la Pallice, de l'extrémité du boulevard Nord au musoir nord de l'écluse ;

La rectification du tracé entre les points 6 k. 202 m. 25 et 6 k. 824 m. 30.

Art. 2. — L'article 2 du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé du 21 janvier 1898, est remplacé par les dispositions suivantes :

Art. 2. — Ce réseau comprendra les trois lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après indiquées :

1° Ligne de Tasdon à la Pallice, partant du bureau d'octroi de Tasdon et aboutissant au musoir nord de l'écluse, à la Pallice, en suivant la route nationale n° 137, le quai Valin, le quai Duperré, la rue Chaudrier, la place d'Armes, l'avenue Carnot, l'avenue Denfert-Rochereau, la rue Mon-

tréal, le boulevard Nord de la Pallice, la rue de la Douane et le terre plein de l'écluse.

2° A la rencontre de l'avenue Denfert-Rochereau avec le chemin vicinal n° 27, il sera établi une petite déviation de la ligne principale, de 400 mètres environ de longueur, empruntant le boulevard de Laleu et la rue de la Muse, et permettant aux trains d'arriver à l'entrée du bourg de Laleu ;

3° Embranchement du Mail, se détachant de la ligne précédente à la rencontre de l'avenue Carnot et de l'avenue Coligny, et suivant cette dernière avenue jusqu'au Mail.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 109)

[19 mars 1901]

Décret relatif à l'usage des grues sur les quais du port de Dieppe.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le tarif maximum inséré dans l'article 81 du cahier des charges annexé au décret du 27 août 1889 applicable à l'usage des grues à vapeur que la chambre de commerce de Dieppe a été autorisée à établir en vertu du décret susvisé, est modifié de la façon suivante :

Chargement ou déchargement des marchandises de première catégorie, comprenant les houilles, fontes, métaux, minerais, plâtre, silex, marne, terre, terre à briques, sels, sable et lest, par poids de 1,000 kilogrammes, 30 centimes.

Chargement ou déchargement des marchandises de deuxième catégorie, comprenant les brais, bogheads, asphaltes en roche, goudrons, briquettes, briques, bois, grains et graines, vins, liquides en fût et glace, par poids de 1,000 kilogrammes, 40 centimes.

Chargement ou déchargement des marchandises de troisième catégorie, comprenant les pierres, coke, cotons, chanvres, tissus, paille, fourrages,

articles de Paris, denrées ou autres non dénommées, par poids de 1,000 kilogrammes, 525 millimes.

Si ces marchandises ne sont pas l'objet d'un pesage, la taxe à percevoir sera appliquée sur le poids donné par les connaissements admis par la douane.

Chargement ou déchargement de colis ou de marchandises dont le poids est inconnu ou nécessitant l'emploi d'une ou de plusieurs grues pendant moins d'une demi-journée, par heure et par grue, 5 francs.

Si la durée d'emploi n'est pas supérieure à deux heures, il sera perçu une taxe supplémentaire pour allumage et mise en pression, par grue, de 4 francs.

Tout allumage donnera lieu à la perception d'une taxe de 4 francs par grue qui ne sera pas utilisée par le demandeur dans le cours de la vacation d'emploi indiquée sur sa demande, à moins que ce dernier n'ait donné contre-ordre d'allumer, par écrit, deux heures avant le commencement de la vacation.

Les périodes de travail sont ainsi fixées :

Du 1er mars au 15 octobre, de 6 heures du matin à 7 heures du soir, avec repos de midi à 1 heure et demie ;

Du 16 octobre à fin février, de 7 heures du matin à 7 heures du soir, avec repos de midi à 1 heure et demie.

Suivant le mode de taxation à appliquer aux 1,000 kilogrammes ou à l'heure :

Pour toutes les manutentions faites de 7 heures du soir à 10 heures du soir, il sera perçu, pour l'une ou l'autre catégorie de marchandises, une surtaxe de 5 centimes par 1,000 kilogrammes ou de 1 franc par heure et par grue, sur les tarifs de jour ;

Pour toutes les manutentions faites de 10 heures du soir à minuit, il sera perçu, pour l'une ou l'autre catégorie de marchandises, une surtaxe de 20 centimes par 1,000 kilogrammes ou de 2 fr. 50 par heure et par grue, sur les tarifs de jour.

Pour toutes les manutentions faites entre minuit et 6 ou 7 heures du matin, suivant la saison, il sera perçu, pour l'une ou l'autre catégorie de marchandises, une surtaxe de 30 centimes par 1,000 kilogrammes ou de 5 francs par heure et par grue, sur les tarifs de jour.

Les dimanches, le 1er janvier, les lundis de Pâques et de Pentecôte, une surtaxe de 10 centimes par tonne ou de 2 fr. 50 par heure et par grue sera perçue, à partir de 1 heure et demie, et la surtaxe de nuit de 30 centimes par 1,000 kilogrammes ou de 5 francs par heure et par grue commencera à 7 heures du soir.

Enfin la surtaxe de 30 centimes par 1,000 kilogrammes ou de 5 francs par heure et par grue sera applicable pendant toute la durée des jours fériés qui seront le jour de Pâques, Ascension, Pentecôte, Fête nationale, Assomption, Toussaint et Noël.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

(N° 110)

[3 avril 1901].

Décret approuvant des modifications au tracé et au cahier des charges de diverses lignes de tramways dans le département des Basses-Pyrénées.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés :

1° La modification du tracé ;

a) Conformément au plan susvisé du 14 août 1900, de la ligne de raccordement à la gare des chemins de fer du Midi, à Pau, des tramways de Pau à Pontacq et de Pau à Monein, entre l'origine de la traverse de Bizanos et la gare de la compagnie du Midi ;

b) Conformément au plan d'ensemble susvisé du 4 janvier 1900, de la ligne de tramway de Pau à Pontacq, entre le rond-point des allées de Morlaas et la halte d'Idron, et de la ligne de tramway de Pau à Lembeye, entre la route nationale n° 117 et la route départementale n° 6 ;

c) Conformément au plan de traverse susvisé du 4 janvier 1900, modifié les 27, 29 août 1900, du tramway de Pau à Pontacq dans la traverse d'Espoey ;

2° L'avenant au cahier des charges annexé à la convention susvisée du 2 avril 1898, passé le 11 mars 1901 entre le préfet des Basses-Pyrénées, agissant au nom du département, et la compagnie rétrocessionnaire du tramway de Bayonne à Biarritz (actuellement dénommée compagnie des chemins de fer de Pau-Oloron-Mauléon et tramways de Bayonne à Biarritz), pour les lignes concédées par le département à ladite compagnie.

Ledit avenant et les plans susvisés resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — La clause de l'article 7 du cahier des charges de la concession des lignes de Pau à Pontacq et de Pau à Monein, avec raccordements à la gare du Midi à Pau, joint au décret ci-dessus visé du 4 avril

1898, et qui prescrit l'emploi exclusif d'une couche de ballast composée de pierres cassées, si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, est interdit aux voitures, est supprimée.

La couche de ballast pourra se composer de graviers ou de pierres de bonne qualité non cassées, mais n'ayant pas plus de 8 centimètres dans leur plus grande dimension et ne renfermant pas plus de 10 0/0 de sable ou de détritus sableux. Par contre le dessus de la couche sera formé de petits graviers ayant au plus 2 centimètres de grosseur sur une épaisseur de 5 centimètres, qui sera comprise dans l'épaisseur totale de 35 centimètres.

Art. 3. — Le maximum déterminé par l'article 4 du décret du 4 avril 1898, pour la subvention annuelle du Trésor, reste fixé à la somme de 160.792 fr., pour le réseau entier déclaré d'utilité publique par ledit décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

AVENANT

L'an 1901, le 11 mars,

Entre les soussignés :

MM. Georges Francière, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet des Basses-Pyrénées, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets du 6 août 1881 et de la délibération du conseil général en date du 26 avril 1900 et de la commission départementale en date du 28 juillet 1900.

D'une part;

Et M. Ed. Caze, président de la compagnie des chemins de fer de Pau, Oloron, Mauléon et tramways de Bayonne à Biarritz, et M. Ed. Empain, administrateur de ladite compagnie, agissant en cette qualité et stipulant pour le compte de ladite compagnie,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

La clause de l'article 7 du cahier des charges des tramways de Pau à Lembeye avec embranchement sur Garlin, d'Oloron à Mauléon et d'Oloron à Sauveterre, joint au décret de concession du 4 avril 1898, qui prescrit l'emploi exclusif d'une couche de ballast composée de pierres cassées, si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, est interdit aux voitures ordinaires, est abolie.

La couche de ballast pourra se composer de graviers ou de pierres de bonne qualité non cassées, mais n'ayant pas plus de 8 centimètres dans leur plus grande dimension et ne renfermant pas plus de 10 0/0 de sable ou de détritus sableux.

Par contre le dessus de la couche sera formé de petits graviers ayant au plus 2 centimètres de grosseur sur une épaisseur de 5 centimètres, qui sera comprise dans l'épaisseur totale de 35 centimètres.

Les mêmes modifications devront être apportées au cahier des charges des tramways de Pau à Pontacq et de Pau à Monein, avec raccordement à la gare des chemins de fer du Midi, à Pau, concédés au département par l'Etat.

Fait double à Pau, le 11 mars 1901.

(N° 111)

[3 avril 1901].

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway raccordant à la gare de Caen (Calvados) deux lignes de tramways.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans la ville de Caen, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, en date du 16 août 1899, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des marchandises et raccordant entre elles et à la gare du réseau de l'Ouest les deux lignes de tramways de Caen à Ouistreham, à Dives et à Luc et de Caen à Falaise.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution de ladite ligne de raccordement ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Calvados est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé annexé au décret du 16 décembre 1895.

Art. 3. — Est approuvé l'avenant aux conventions ci-dessus visées des 1er octobre 1895 et 22 février 1897, intervenu le 11 mars 1901 entre le préfet du Calvados, au nom du département, et la société anonyme des chemins de fer du Calvados pour la rétrocession du tramway de raccordement susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges

annexé à la convention du 1er octobre 1895 et modifiée sur les points particuliers indiqués audit avenant.

Cet avenant et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi des 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à la somme de 1,856 fr. 25 qui viendra s'ajouter à celle de 101,130 francs fixée par l'article 4 du décret précité du 15 juin 1897 pour l'ensemble du réseau des quatre lignes dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par ledit décret.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées aux conventions précitées du 22 février 1897 annexées au décret du 15 juin 1897 ou à l'avenant du 11 mars 1901 mentionné à l'article 3 ci-dessus, pour le maximum du capital et les frais d'exploitation.

Toutefois, dans tous les cas où le département du Calvados participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la société anonyme des chemins de fer du Calvados, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui ont été concédées ou rétrocédées antérieurement et de la ligne qui fait l'objet du présent décret, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 6. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

AVENANT

AUX CONVENTIONS DES 1er OCTOBRE 1895 ET 22 FÉVRIER 1897

Entre M. Fernand Bret, préfet du département du Calvados, chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu : 1° de la loi du 10 août 1871 et de la loi du 11 juin 1880 ; 2° des décrets des 6 août 1881 modifié par celui du 3 août 1898, du 20 mars 1882 et du 28 décembre 1885, et 3° des délibérations du conseil général, en date des 14 avril et 19 août 1896, 28 avril et 19 août 1897, 25 août et 14 septembre 1898 et 24 août 1899,

D'une part,

Et la société anonyme des chemins de fer du Calvados, représentée par M. Poidatz, président du conseil d'administration, et M. de Wandre, directeur général, en vertu d'une délibération du conseil d'administration de ladite société, en date du 1er mars 1901, de laquelle délibération une

expédition est annexée à l'original du présent, destiné au département du Calvados,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Aux termes d'une convention du 1er octobre 1895, approuvée par décret du 16 décembre suivant, la société des chemins de fer du Calvados a été déclarée rétrocessionnaire du tramway de Caen à Ouistreham et substituée à la société Decauville pour la concession de la ligne de Dives à Luc-sur-Mer ; par une autre convention du 22 février 1897, approuvée par décret du 15 juin 1897, ladite société est concessionnaire du tramway de Caen à Falaise.

Le présent avenant a pour but de régler les charges, clauses et conditions suivant lesquelles aura lieu le raccordement des deux lignes entre elles.

Art. 1er. — Le département du Calvados demande à l'Etat la concession et rétrocède à la société des chemins de fer du Calvados, pour une durée égale à celle de la concession de la ligne de Caen à Falaise, la construction et l'exploitation du raccordement, dans la ville de Caen, des deux lignes de tramways de Caen-Dives-Luc et de Caen à Falaise.

Cette ligne de raccordement, qui comprend, comme annexe, une voie en cul-de-sac dans la rue Prairie-Saint-Gilles, partira de l'extrémité nord du quai de Courtonne, origine de la ligne de Caen à Ouistreham, à Dives et à Luc-sur-Mer, traversera la place et le pont de Courtonne ; elle suivra le quai Vendeuvre, la rue Neuve-du-Port, traversera le quai de Juillet, franchira l'Orne sur une passerelle projetée à l'amont de la passerelle du chemin de fer de l'Ouest, traversera le quai des Abattoirs, passera en déviation dans les terrains appartenant à la ville de Caen, à l'est et au sud des abattoirs et pénétrera dans la rue de la Gare qu'elle suivra pour se terminer à l'origine, côté sud, de l'avenue d'accès à la gare des voyageurs de Caen-Ouest, point de départ de la ligne de Caen à Falaise.

La longueur des lignes de raccordement est de 1,382 mètres.

Art. 2. — La rétrocession est soumise aux clauses et conditions des conventions du 1er octobre 1895 et du 22 février 1897, portant rétrocession de la ligne de Caen à Ouistreham et concession du tramway de Caen à Falaise et au cahier des charges annexé à la convention du 1er octobre 1895, sauf les modifications et additions qui font l'objet du présent avenant, et notamment aux conditions particulières suivantes :

1° Tous les travaux à effectuer par le département seront terminés et remis au rétrocessionnaire dans un délai de huit mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux à effectuer par le rétrocessionnaire seront exécutés dans un délai de quatre mois à partir de la date de remise par le département des travaux d'infrastructure ;

2° La courbe de pénétration dans la rue de la Gare aura 25 mètres de rayon ;

3° L'épaisseur du ballast sera de 35 centimètres et d'au moins 15 centimètres sous les traverses, qui seront en bois de chêne.

Le poids du rail sera de 18 kilogrammes au mètre linéaire ;

4° La taxe à percevoir pour le transport, par wagon complet, du mi-

nerai de fer, de la mine à la gare maritime Caen sera, par tonne, de 6 centimes (0,06), dont 0,04 pour péage et 0,02 pour transport,

Et 5° des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises seront établis dans la gare de jonction de Caen-Ouest avec la ligne à voie normale.

Art. 3. — Sur les voies publiques et sur les terrains appartenant à la ville de Caen, les travaux seront effectués conformément à l'avant-projet et aux projets définitifs à approuver ultérieurement.

La ville de Caen, à laquelle est conservée la libre disposition du sol de ses voies publiques empruntées par le raccordement projeté, ne pourra être recherchée, en quoi que ce soit, pour la gêne qui résulterait dans la construction et l'exploitation dudit raccordement, de l'établissement ou de la réparation des conduites d'eau, des égouts ou canalisations de vidanges, des conduites de gaz et de leurs accessoires, établis ou à établir sur les voies publiques.

Art. 4. — Le maximum des dépenses de premier établissement du raccordement projeté est fixé à la somme de 180,000 francs.

Les travaux seront exécutés : partie par le département et partie par la société rétrocessionnaire.

Les travaux à effectuer par le département, s'élevant à 50,200 francs, comprennent l'appropriation du sol, des voies et des terrains de la ville à l'est et au sud des abattoirs, le déplacement et la réfection des clôtures de ces terrains et l'établissement de la passerelle sur la rivière l'Orne.

Les fournitures et travaux à effectuer par la société des chemins de fer du Calvados comprennent tous les travaux de superstructure, le matériel fixe et roulant, le mobilier des gares, l'outillage des gares et de la voie, la construction des bâtiments, des gares et garages et l'établissement de la ligne téléphonique, ainsi que toutes les installations utiles à effectuer dans la gare de Caen-Ouest pour la grande et la petite vitesse.

Il est stipulé que le maximum des travaux à exécuter par le département est fixé à la somme totale de 50,200 francs et que le maximum des travaux et fournitures à effectuer par la société des chemins de fer du Calvados est fixé à la somme totale de 129,800 francs.

Art. 5. — Les dépenses de toute nature à faire par la société des chemins de fer du Calvados pour l'exécution des travaux et fournitures à sa charge, lui seront comptées d'après les quantités réellement faites ou livrées aux prix unitaires de la série des prix annexée à la convention du 22 février 1897.

L'économie pouvant être réalisée sur la dépense maxima de 129,800 francs à faire par la société des chemins de fer du Calvados ou à payer par elle à la compagnie de l'Ouest, sera partagée par moitié entre le département et la société rétrocessionnaire.

Art. 6. — La dépense maxima de 180,000 francs sera attribuée par moitié au compte d'établissement des deux lignes de Caen-Dives-Luc et de Caen-Falaise et elle s'ajoutera, en dehors des maxima fixés par les conventions relatives à ces lignes, aux dépenses faites ou à faire pour leur établissement.

Elle sera couverte comme il suit :

a) Pour le département pour :

1° Le montant des travaux à effectuer par lui et s'élevant à ci.	50.200	
2° Les trois quarts de la dépense de 90,000 francs attribués au compte de la ligne de Caen à Falaise, ci.	67.500	
Total	117.700	117.700
b) Par la société des chemins de fer du Calvados et pour sa participation financière dans les dépenses afférentes :		
1° Au compte de la ligne de Caen-Dives-Luc (90,000 fr. — 50,200 fr.), ci.	39.800	
2° Au compte de la ligne de Caen à Falaise, soit un quart de 90,000 francs, ci.	22.500	
Total.	62.300	62.300
Total égal.		180.000

Le département paiera, chaque année et pendant la durée de la concession, les intérêts et l'amortissement à 4 fr. % du capital directement engagé par la société des chemins de fer du Calvados au titre de la ligne de Caen à Falaise seulement et justifié conformément aux stipulations qui précèdent ; les paiements auront lieu par semestre à compter de la date de la mise en exploitation du raccordement et dans les conditions de l'article 8 de la convention du 22 février 1897.

Art. 7. — Pour les comptes d'exploitation, la longueur totale du raccordement, qui sera d'environ 1,882 mètres, sera attribuée par moitié à chacune des deux lignes ; les frais d'exploitation seront partagés par moitié.

Les recettes dues à des transports, marchandises ou voyageurs, faits entre un point quelconque de la ligne de Caen à Falaise et un point quelconque du raccordement ou inversement, seront portées en compte à cette ligne ; si ces transports sont effectués entre un point quelconque de la ligne de Caen-Dives-Luc et un point quelconque du raccordement ou inversement, les recettes auxquelles ils donneront lieu seront prises en compte par cette ligne. Enfin, les recettes dues à des transports ne sortant pas du raccordement seront partagées par moitié entre les deux lignes de Caen-Dives-Luc et de Caen-Falaise.

Art. 8. — Les versements à effectuer pour contrôle et pour cautionnement seront faits par la société des chemins de fer du Calvados au lieu et place du département.

Le cautionnement sera de 1,000 francs par kilomètre.

Art. 9. — La validité du présent avenant est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département des subventions de l'Etat au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 20 mars 1882, mais seulement en ce qui concerne le maximum des dépenses s'élevant à 90,000 francs, à la charge de la ligne de Caen-Falaise.

Art. 10. — La société des chemins de fer du Calvados acquittera les frais d'enregistrement, de timbre et d'expédition, ainsi que tous les autres frais accessoires auxquels le présent pourra donner lieu.

Fait double à Caen, le 11 mars 1901.

(N° 112)

[3 avril 1901].

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Lourches et Denain (Nord).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et de leurs bagages entre Lourches et Denain.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Nord est autorisé à pouvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Sont approuvés :

1° La convention passée, le 8 septembre 1900, entre le préfet du Nord agissant au nom du département, et le maire de Lourches, agissant au nom de la commune, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges y annexé ;

2° Le traité passé, le 17 avril 1900, entre le maire de Lourches et la société des chemins de fer économiques du Nord, pour la rétrocession de l'entreprise.

Ladite convention, le traité, le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visé resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la société des chemins de fer économiques du Nord, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui ont été concédées ou rétrocédées et de la présente

ligne de tramway, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION DE CONCESSION

L'an 1900, le 8 septembre,

Entre les soussignés :

M. L. Vincent, préfet du département du Nord, chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les tramways ;

3° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique et approuvant le cahier des charges type ;

4° Du décret du 13 février 1900, portant modification au règlement du 6 août 1881 ;

5° De la délibération du conseil général en date du 27 avril 1900 et de la délibération de la commission départementale en date du 8 août 1900 ;

D'une part ;

M. Léon Dreyfus, maire de la commune de Lourches, agissant au nom et pour le compte de cette commune en vertu d'une délibération du conseil municipal en date du 17 avril 1900,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet du département du Nord, agissant au nom et pour le compte du département, concède à la commune de Lourches la construction et l'exploitation d'une ligne de tramway à voie de 1 mètre, à traction mécanique, de Lourches à Denain, pour le service exclusif des voyageurs et des bagages ; conformément à l'avant-projet qui a été soumis à l'enquête d'utilité publique du 8 février au 8 mars 1895 et au projet d'exécution à approuver ultérieurement.

Art. 2. — La commune de Lourches est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, sans subvention ni garantie d'intérêt, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par les décrets de 6 août 1881 et 13 février 1900, sauf les modifications ou suppressions apportées aux articles 6, 11, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 38 et 39.

Art. 3. — Est approuvé le traité de rétrocession passé le 17 avril 1900 entre M. le maire de Lourches et la société des chemins de fer économiques du Nord pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges désigné à l'article précédent.

Art. 4. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française. Le personnel de l'exploitation sera

de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 5. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par le décret, délibéré en conseil d'Etat, déclarant la ligne d'utilité publique.

Fait double à Lille, les jour, mois et an que dessus.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

Entre M. Dreyfus, maire de la commune de Lourches, agissant pour cette commune en vertu d'une délibération du conseil municipal en date du 17 avril 1900 et sous la réserve de l'approbation par l'administration supérieure de la convention visée ci-après et du présent traité de rétrocession,

D'une part ;

Et MM. Edmond Caze et Charles de Tavernier, membres du conseil d'administration de la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, agissant au nom de ladite société en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 31 mars 1900,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La commune de Lourches qui est en instance pour obtenir la concession d'un tramway à voie de 1 mètre, entre Denain et Lourches, à usage exclusif des voyageurs et des bagages, s'engage à rétrocéder à la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, dont le siège est à Anzin (Nord), qui accepte, la construction et l'exploitation pour toute la durée de la concession dudit tramway.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir pour approuver le présent traité, est faite aux conditions suivantes.

Art. 2. — La société des chemins de fer économiques du Nord est assujettie envers la commune de Lourches à toutes les obligations qui sont imposées à la commune elle-même par le cahier des charges et la convention annexés au décret de concession à intervenir, de même qu'elle est subrogée aux avantages résultant pour la commune de ces mêmes cahier des charges et convention.

Art. 3. — Dans le mois qui suivra l'approbation des présentes, la société des chemins de fer économiques du Nord versera à la caisse municipale de Lourches la somme de 897 fr. 60 représentant les frais d'études de la ligne faits jusqu'à ce jour.

Art. 4. — Le rétrocessionnaire s'engage à acquitter les frais de timbre d'enregistrement et d'expédition ainsi que tous les frais accessoires auxquels pourra donner lieu la présente convention.

Art. 5. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 4.000 francs en numéraire ou en rente sur l'Etat calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 6. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Lille.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la préfecture du Nord.

Fait en triple à Lourches, le 17 avril 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport exclusif des voyageurs et des bagages.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur ou par moteur mécanique de tout autre système agréé par l'administration.

Art. 2. — La ligne aura son origine à l'extrémité du territoire de Rœulx, près de la station de Lourches du chemin de fer du Nord; elle traversera l'agglomération de Lourches et pénétrera dans Denain jusqu'à la place de la Liberté. Elle empruntera sur toute sa longueur le chemin vicinal de grande communication n° 49.

Elle se raccordera, à son origine, au chemin de fer d'intérêt local projeté de Lourches à Cambrai, et, à son extrémité, au tramway de Valenciennes à Denain.

Art. 3. — Comme au type (*).

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2m,30, et celles du matériel roulant y compris toutes saillies, notamment celles des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2m,30. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3m,70 pour les locomotives et de 3m,70 pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,80.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 40 mètres.

Le maximum des déclivités est fixé à 35 millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraî-

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292, ou *Journal officiel* du 14 avril 1901.

traient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage de 20 centimètres d'épaisseur qui règnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^{m},60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de $1^{m},10$ au moins.

Un intervalle libre d'au moins $1^{m},40$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Art. 7 à 11. — Comme au type.

Art. 11. — L'exploitation ne comportant que le service des voyageurs et des bagages, il ne sera établi ni gares, ni stations.

Les trains s'arrêteront en pleine voie pour prendre ou pour laisser des voyageurs, en des points du parcours qui seront déterminés par le préfet sur la proposition du concessionnaire.

Les points d'arrêt seront indiqués par un poteau portant une inscription.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens est fixé à huit. Dans aucun cas le conces-

sionnaire ne pourra être tenu de faire un service entre dix heures du soir et cinq heures du matin.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les trains se composeront de dix voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera, au plus, de 20 kilomètres à l'heure en rase campagne. Ce maximum sera réduit à 10 kilomètres dans les traverses.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 23. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF		PRIX		
		de péage	de transport	Totaux
PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE				
Grande vitesse.				
Voyageurs.	Voitures couvertes, fermées en verre double, au moins pendant l'hiver, et à banquettes rembourrées (1re classe).	0 f, 050	0 f, 025	0 f, 075
	Voitures couvertes et fermées à vitres, au moins pendant l'hiver (2e classe). . .	0 ,037	0 ,018	0 ,055
Enfants. .	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
	De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au-dessus de sept ans ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . .		0 ,013	0 ,007	0 ,020
Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.				
Excédents de bagages, par tonne et par kilomètre. . .		0 ,25	0 ,20	0 ,45

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens, dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 3 kilomètres, elle sera comptée pour 3 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet.

Dans aucun cas il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Toutefois, pour les excédents de bagages, les coupures seront établies :

1° De 0 à 5 kilogrammes ;

2° Au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ;

3° Et au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art. 24. — Comme au type.

Art. 25. — (Supprimé.)

Art. 26. — (Supprimé.)

Art. 27. — (Supprimé.)

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30. — (Supprimé.)

Art. 31. — (Supprimé.)

Art. 32. — (Supprimé.)

Art. 33. — Comme au type.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35 à 38. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 38. — (Supprimé.)

Art. 39. — (Supprimé.)

Art. 40. — Comme au type.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Accepté au nom du département du Nord, conformément à la délibération du conseil général en date du 27 avril 1900.

Lille, le 8 septembre 1900.

(N° 113)

[4 avril 1901].

Décret approuvant une modification aux conditions de la concession du tramway de Pontorson au Mont-Saint-Michel (Manche).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé, avec la série des prix y annexée, l'avenant

à la convention ci-dessus visée du 8 septembre 1899, annexée au décret du 27 septembre 1899, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du tramway de Pontorson au Mont-Saint-Michel, ledit avenant passé, le 10 octobre 1900, entre le préfet de la Manche, au nom du département, et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François).

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

AVENANT

à la convention du 8 *septembre* 1899, *approuvée par décret du* 27 *septembre* 1899.

Entre les soussignés :

M. Lem, préfet de la Manche, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu des délibérations du conseil général en date des 19 avril 1898, 23 août 1899 et 23 août 1900,

D'une part,

Il a été convenu que la modification suivante serait apportée à la convention du 8 septembre 1899 :

Le premier paragraphe de l'article 3 est remplacé par la rédaction suivante :

1° La construction de ce tramway sera faite par les rétrocessionnaires conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 27 septembre 1899 et au projet de tracé et de terrassements, approuvé le 3 septembre 1900. Elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation de la ligne indiquée ci-dessus, notamment :

Les études et la confection des projets définitifs ;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme du tramway, des stations ou de leurs dépendances, telles que déviations de routes, chemins et cours d'eau et ateliers de réparations. Il est toutefois convenu que les dépendances du domaine public, de toute catégorie, nécessaires à l'assiette de la ligne et de ses dépendances, seront livrées gratuitement aux rétrocessionnaires ;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées ou empruntées ;

Tous les travaux de superstructure ;

Les ateliers de réparation du matériel ;

Le matériel fixe et roulant ;

Le mobilier des gares ;

L'outillage des gares, de la voie et des ateliers.

Les travaux de toute nature seront exécutés d'après les projets approuvés par l'autorité compétente. Il est entendu que, pour l'exécution des travaux, les rétrocessionnaires pourront se servir du matériel roulant approvisionné pour l'exploitation sous la seule réserve que ce matériel devra être remis par eux en parfait état pour l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

2° Les dépenses de toute nature faites par les rétrocessionnaires pour l'exécution de l'infrastructure et de la superstructure seront réglées et leur seront remboursées dans les conditions suivantes :

Les études, terrains, travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées, aux prix unitaires de la série des prix ci-annexée.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total du capital de premier établissement admis en compte ne pourra pas dépasser le chiffre de 454.000 fr.

Ce maximum est fixé en admettant que le département mettra gratuitement à la disposition des rétrocessionnaires tout ce qui sera utilisable dans le matériel de voie ferrée existant actuellement entre le passage à niveau de la route nationale 176 à Pontorson et la caserne des douanes. Dans le cas où le maximum de 454.000 fr. ne serait pas atteint, les dépenses d'établissement seraient majorées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses justifiées conformément aux paragraphes précédents.

3° Sur les dépenses faites et justifiées par les rétrocessionnaires, calculées conformément aux stipulations ci-dessus, il leur sera payé chaque mois des acomptes au fur et à mesure de l'exécution des dépenses et jusqu'à concurrence des neuf dixièmes de ces dépenses constatées par les états de situation approuvés par l'adminitration, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les neuf dixièmes du maximum fixé ci-dessus.

Lorsque la ligne sera achevée et aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera aux rétrocessionnaires la somme nécessaire pour parfaire, s'il y a lieu, avec les acomptes déjà payés, l'intégralité du capital total d'établissement ci-dessus fixé, y compris la prime d'économie s'il y a lieu.

4° Les rétrocessionnaires fourniront à leurs frais le matériel roulant nécessaire à l'exploitation. Il n'est rien innové, en ce qui concerne ce matériel, aux stipulations de la convention du 8 septembre 1899.

La validité du présent avenant est subordonnée à son approbation par qui de droit.

Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels il pourra donner lieu seront à la charge du rétrocessionnaire.

Fait double, à Saint-Lô, le 10 octobre 1900.

Série des prix annexés à l'avenant, en date du 10 *octobre* 1900, *à la convention du* 8 *septembre* 1899, *approuvée par décret du* 27 *septembre* 1899.

PREMIÈRE PARTIE. — INFRASTRUCTURE

Chapitre 1er.

Section I. — Etudes.

Art. 1er. — Etudes et rédaction des projets définitifs, dommages pour études et tracé, levé et confection du parcellaire, frais généraux pour la direction, l'exécution et la surveillance, frais de bureau, fournitures, etc.

Le kilomètre de tramway concédé, 500 fr.

Section II. — Terrains.

Art. 2. — Les terrains seront acquis par les rétrocessionnaires pour le département. Les dépenses réelles d'acquisition de terrains seront remboursées aux rétrocessionnaires avec une majoration de 15 0/0, pour frais généraux et avance de capitaux.

Chapitre II. — Travaux.

Section I. — Terrassements.

Art. 3. — Déblais de toute nature, pour fouille, charge, transport et emploi.

Le mètre cube, 2 fr. 50.

Art. 4. — Travaux accessoires, règlements, perrés, murs de soutènement, gazonnements dans les talus, assainissement.

Pour toute la ligne, 1,500 fr.

Section II. — Rectification de routes, chemins et cours d'eau.

Art. 5. — Rectification de routes, chemins et cours d'eau, passages à niveau, passages de desserte et de chemin.

Pour toute la ligne, 5.500 fr.

Art. 6. — Elargissement de la digue du Mont-Saint-Michel au droit de la station, établissement de caniveaux, de banquettes en gazon pour séparer la voie ferrée de la chaussée, de drains de parapets, déplacement de bordure de trottoirs, d'escaliers, de regards et de clôtures, soutènements, enfin tous travaux accessoires sur les routes et chemins empruntés par le tramway :

Pour toute la ligne, 8.000 fr.

Section III. — Ouvrages d'art.

Art. 7. — Buses en béton de ciment de 20 centimètres de diamètre :
Le mètre linéaire, 7 fr.

Art. 8. — Buses en béton de ciment de 25 centimètres de diamètre
Le mètre linéaire, 8 fr.

Art. 9. — Buses en béton de ciment de 30 centimètres de diamètre :
Le mètre linéaire, 9 fr.

Art. 10. — Aqueducs de 40 centimètres de largeur d'ouverture, 30 fr.

Art. 11. — Aqueducs de 50 centimètres de largeur d'ouverture, 45 fr.

Art. 12. — Aqueducs de 60 centimètres de largeur d'ouverture, 60 fr.

Art. 13. — Aqueducs de 80 centimètres de largeur d'ouverture, 80 fr.

Art. 14. — Aqueducs de 1 mètre de largeur d'ouverture, 100 fr.

Art. 15. — Aqueducs de 1 m. 50 de largeur d'ouverture, 130 fr.

Art. 16. — Aqueducs de 2 mètres de largeur d'ouverture, 300 fr.

Art. 17. — Passage inférieur métallique de 4 mètres d'ouverture entre les culées, y compris les maçonneries, l'un, 5.500 fr.

DEUXIÈME PARTIE. — SUPERSTRUCTURE

Section IV. — Voie et matériel fixe.

Art. 18. — Voie en acier (rails à patins de 30 kilogrammes le mètre linéaire) posée sur traverses en chêne ou en pin créosoté de 2,60×0,19×0,13 espacées de 80 centimètres d'axe en axe, y compris éclisses de 15 kilogrammes la paire, boulons de 20 centimètres et tirefonds de 18 centimètres de diamètre, fourniture de ballast en pierres cassées, pose de la voie et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses.

Le mètre linéaire, 35 fr.

Art. 19. — La même voie avec rails en fer provenant de la voie actuelle et mise gratuitement à la disposition du rétrocessionnaire.

Le mètre linéaire, 30 fr.

Art. 20. — Dépose de la voie actuelle et triage des vieux matériaux. Le mètre linéaire, 1 fr.

Art. 21. — Plaques tournantes de $5^{m},25$ de diamètre, l'une, 5.000 fr.

Art. 22. — Changements, croisements de voie, par appareil et non compris les voies, l'un, 1.500 fr.

Art. 23. — Alimentation d'eau, l'une, 5.000 fr.

Art. 24. — Outillage des ateliers et des dépôts de la traction suivant détail à fournir.

Par kilomètre de tramway concédé, 1,000 fr.

Art. 25. — Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie; par kilomètre de tramway concédé, 500 fr.

Section V. — Stations.

Art. 26. — Les aménagements à faire dans la gare commune de Pontorson seront payés par les rétrocessionnaires à la compagnie de l'Ouest. Les dépenses réelles de ce chef leur seront remboursées avec une majoration de 15 0/0 pour frais généraux et avances de capitaux.

Art. 27. — Trottoirs de la station du Mont-Saint-Michel, 2.000 fr.

Art. 28. — Stations intermédiaires, abris et empierrements de cours (type du Finistère), 3.000 fr.

Art. 29. — Aménagements du bâtiment de la station de Moidrey, 1.500 fr.

Art. 30. -- Halte avec poteau d'arrêt et quai, 200 fr.

Art. 31. — Remise pour deux machines avec dortoir et atelier, 20.000 fr.

Vu et annexé au traité de rétrocession en date de ce jour.

Saint-Lô, le 10 octobre 1900.

(N° 114)

[4 avril 1901]

Décret approuvant une substitution de rétrocessionnaire pour la construction et l'exploitation de la ligne de tramway de Pontarlier à Mouthe (Doubs).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Schlumberger de la société anonyme dite « Compagnie du tramway de Pontarlier à Mouthe », comme rétrocessionnaire de la ligne de tramway de même nom, dont l'établissement, dans le département du Doubs, a été déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 21 juillet 1897.

Art. 2. — Il est interdit à la « Compagnie du tramway de Pontarlier à Mouthe », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile).

(N° 115)

[1er août 1900]

Jugements et arrêts. — Défaut de motifs. — Transport.
(Compagnie générale Transatlantique contre époux Piétra Comella)

Est nul pour défaut de motifs le jugement qui condamne une compagnie de transports à une indemnité pécuniaire pour perte des bagages d'un passager, sans répondre à des conclusions pour lesquelles cette compagnie soutenait qu'elle n'était pas en faute ors de cette perte.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'en réponse à l'action des époux Camella Benedetto, la Compagnie générale transatlantique avait pris devant le tribunal de commerce de Bône les conclusions suivantes :

« Dire que la dame Comella devra justifier de son droit sur les bagages enregistrés au nom de M. Coligero, faute de quoi elle sera déclarée irrecevable dans sa demande ;

« Au cas où cette justification serait rapportée, dire qu'aucune faute n'étant imputable à la Compagnie, sa responsabilité ne saurait être retenue, et débouter, en conséquence, la dame Comella de sa demande;

Très subsidiairement et pour le cas où ladite dame, dûment qualifiée, ferait la preuve d'une faute à la charge de la Compagnie ou du capitaine, dire qu'elle n'a droit pour toute indemnité qu'à la somme de 250 francs ; »

Attendu qu'il est constaté aux qualités du jugement attaqué que, si le reçu pour supplément de bagages produit par la dame Comella portait le nom de Coligero, ce nom était celui de l'un de ses fils, qui avait fait faire l'enregistrement, et qu'il est, en conséquence, déclaré par ledit jugement

que les bagages perdus lui appartenaient ; que le grief tiré par la Compagnie transatlantique du défaut de qualité de la défenderesse est donc sans fondement ;

Mais attendu que le tribunal de commerce de Bône n'a pas répondu à la partie des conclusions de la Compagnie, dans laquelle celle-ci maintenait qu'aucune faute ne lui étant imputable, elle n'était pas responsable de la perte des bagages de la dame Comella, et que, sans s'expliquer à cet égard, il l'a condamnée à payer à ladite dame la somme de 250 francs que la Compagnie n'admettait devoir que très subsidiairement et au cas où, contrairement à ses conclusions principales, la preuve d'une faute aurait été rapportée contre elle ;

Qu'en statuant ainsi, le jugement attaqué a, dès lors, visé l'article de loi ci-dessus visé :

Par ces motifs, CASSE et ANNULE, etc. ;

(N° 116)

[7 août 1900]

I. — *Pourvoi en matière d'expropriation en vue de travaux maritimes. — Notification du Ministre de la marine. — Validité.*
II. — *Servitudes. — Interdiction de les constituer par voie d'expropriation.* — (Sieur de Roussen).

I. *Est valablement notifié au Ministre de la marine le pourvoi formé contre un jugement d'expropriation rendu en matière de travaux maritimes et signifié à l'exproprié à la requête du Ministre de la marine, par le Préfet maritime.*

II. *La procédure d'expropriation ne peut être suivie pour la constitution de servitudes sur des terrains privés. Elle ne peut être employée que pour l'acquisition en pleine propriété des terrains nécessaires pour l'exécution de travaux déclarés d'utilité publique.*

LA COUR,

. . . .

Attendu que le jugement attaqué a été rendu sur requête présentée par le Procureur de la République de Toulon au nom de l'Etat et à la demande du Ministre de la marine ; qu'il a été signifié à la requête même de ce dernier représenté par le Préfet maritime à Toulon ;

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30. — (Supprimé.)

Art. 31. — (Supprimé.)

Art. 32. — (Supprimé.)

Art. 33. — Comme au type.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35 à 38. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 38. — (Supprimé.)

Art. 39. — (Supprimé.)

Art. 40. — Comme au type.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Accepté au nom du départemement du Nord, conformément à la délibération du conseil général en date du 27 avril 1900.

Lille, le 8 septembre 1900.

(N° 113)

[4 avril 1901].

Décret approuvant une modification aux conditions de la concession du tramway de Pontorson au Mont-Saint-Michel (Manche).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé, avec la série des prix y annexée, l'avenant

à la convention ci-dessus visée du 8 septembre 1899, annexée au décret du 27 septembre 1899, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du tramway de Pontorson au Mont-Saint-Michel, ledit avenant passé, le 10 octobre 1900, entre le préfet de la Manche, au nom du département, et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François).

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

AVENANT

à la convention du 8 *septembre* 1899, *approuvée par décret du* 27 *septembre* 1899.

Entre les soussignés :

M. Lem, préfet de la Manche, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu des délibérations du conseil général en date des 19 avril 1898, 23 août 1899 et 23 août 1900,

D'une part,

Il a été convenu que la modification suivante serait apportée à la convention du 8 septembre 1899 :

Le premier paragraphe de l'article 3 est remplacé par la rédaction suivante :

1° La construction de ce tramway sera faite par les rétrocessionnaires conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 27 septembre 1899 et au projet de tracé et de terrassements, approuvé le 3 septembre 1900. Elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation de la ligne indiquée ci-dessus, notamment :

Les études et la confection des projets définitifs ;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme du tramway, des stations ou de leurs dépendances, telles que déviations de routes, chemins et cours d'eau et ateliers de réparations. Il est toutefois convenu que les dépendances du domaine public, de toute catégorie, nécessaires à l'assiette de la ligne et de ses dépendances, seront livrées gratuitement aux rétrocessionnaires ;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées ou empruntées ;

Tous les travaux de superstructure ;

Les ateliers de réparation du matériel ;

Le matériel fixe et roulant ;

Le mobilier des gares ;

L'outillage des gares, de la voie et des ateliers.

Les travaux de toute nature seront exécutés d'après les projets approuvés par l'autorité compétente. Il est entendu que, pour l'exécution des travaux, les rétrocessionnaires pourront se servir du matériel roulant approvisionné pour l'exploitation sous la seule réserve que ce matériel devra être remis par eux en parfait état pour l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

quivaut pas à la transcription des actes de cession ou constitution de droits réels, exigée par la loi du 23 mars 1855 pour donner à ces actes la publicité nécessaire et les rendre opposables aux tiers.

Il en est de même des actes de renonciation à ces droits : par exemple, à l'obligation d'établir un chemin, obligation accessoire à un droit réel de servitude de passage et participant à son caractère.

LA COUR,

. . . .

Attendu que, comme condition de l'expropriation de terrains appartenant à Carias, la Compagnie des chemins de fer départementaux a réservé audit Carias un passage pour les besoins de son exploitation et s'est obligée à établir à ses frais le chemin nécessaire à l'exercice de ce passage ;

Que, par convention du 5 mai 1891 et moyennant la promesse d'une somme de 550 francs, Carias a fait remise à la Compagnie de cette obligation ;

Qu'Aymard s'étant rendu acquéreur du domaine de Carias par acte passé en forme authentique le 8 octobre 1892, et transcrit le 13 du même mois, a assigné la Compagnie en exécution des travaux d'établissement du nouveau chemin et soutenu que la convention du 5 mai 1891, non transcrite, ne lui était pas opposable ;

Attendu que l'arrêt attaqué déclare que des travaux en litige étant l'accessoire d'un droit réel de servitude et participant à ce caractère, la renonciation au bénéfice de l'obligation que la Compagnie avait prise de les exécuter ne serait opposable à Aymard qu'autant qu'elle aurait été transcrite ; qu'il ajoute qu'à la vérité il n'en pourrait être ainsi qu'autant que l'acte constituant la servitude aurait lui même été transcrit, mais que « le jugement d'expropriation, rendu en vue du plan parcellaire, lequel mentionnait la servitude dont s'agit, portait transcription de cette servitude » ; et qu'il en conclut que, « faute d'avoir été transcrite, la convention du 5 mai 1891 n'était pas opposable à Aymard » ;

Attendu que le simple visa d'un plan parcellaire dans un jugement d'expropriation, transcrit conformément à la loi du 23 mai 1841, ne saurait équivaloir à la transcription des actes de cession ou constitution de droits réels, telle que la loi du 23 mars 1855 l'exige pour donner à ces actes la publicité requise et les rendre opposables aux tiers ;

D'où il suit qu'en statuant comme elle l'a fait, la cour d'appel de Nîmes a violé le texte de loi ci-dessus visé :

Par ces motifs,

CASSE, etc. ;

(N° 119)

[17 octobre 1900]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Liste des jurés dressée par le conseil général pour chaque arrondissement. — Maximum et mininum. — Nullité d'ordre public. — (sieur Dubœuf).

La liste dressée par le Conseil général ne doit contenir ni moins de trente-six ni plus de soixante-douze noms pour chaque arrondissement. Lorsqu'un jury spécial d'expropriation est choisi sur une liste annuelle comprenant un nombre de personnes, soit inférieur à ce minimum, soit supérieur à ce maximum de noms, la constitution de ce jury est entachée de nullité et les décisions rendues par un jury ainsi irrégulièrement formé doivent être annulées. Leur nullité est d'ordre public et peut être invoquée pour la première fois devant la Cour de cassation.

LA COUR,

. . . .

Attendu qu'aux termes de cet article, la liste du jury d'expropriation, dressée par le Conseil général, doit comprendre pour chaque arrondissement au moins trente-six et au plus soixante-douze noms ; que c'est sur cette liste que, d'après l'article 30 de la même loi, doit être choisi le jury chargé de fixer l'indemnité ;

Attendu que des pièces, produites devant la Cour, il résulte que la liste dressée par le Conseil général de la Loire, dans sa session d'août 1899 et sur laquelle ont été désignés les jurés appelés à statuer sur l'indemnité due au demandeur, comprenait soixante-treize noms, nombre dépassant le maximum de 72 fixé par la loi ;

Que les prescriptions des articles 29 et 30, comme toutes celles qui touchent à la constitution des juridictions, sont substantielles et d'ordre public et que, dès lors, ni les actes, ni le silence des parties comparaissant devant le jury ne peuvent couvrir l'irrégularité dont la formation du jury est entachée :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen,

CASSE, etc. ;

(N° 120)

[29 octobre 1900]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Domaine public.— Inaliénabilité. — Cassation par voie de conséquence de la décision du jury. — (Compagnie du chemin de fer du Nord et commune de Loos).

Le domaine public, étant inaliénable, ne peut faire l'objet d'une expropriation pour cause d'utilité publique; il en est ainsi, notamment, de la maison d'un garde-barrière de chemin de fer et du jardin qui en dépend.

La cassation d'un jugement d'expropriation entraîne, par voie de conséquence, l'annulation de la décision du jury d'expropriation rendue en exécution de ce jugement.

LA COUR,

. . . .

Attendu que les immeubles faisant partie du domaine public ne peuvent être l'objet d'une expropriation pour cause d'utilité publique ;

Attendu, en effet, que, d'une part, le domaine public est inaliénable, sauf dans les formes et suivant les règles qui lui sont particulières, et que, d'autre part, l'effet de l'expropriation étant de faire entrer dans le domaine public les immeubles expropriés, l'expropriation serait inutile lesdits immeubles faisant déjà partie de ce domaine :

Attendu que la parcelle expropriée au préjudice de la Compagnie du chemin de fer du Nord avait été incorporée au domaine concédé à ladite compagnie, à la suite d'un jugement d'expropriation rendu, le 27 février 1869, par le tribunal civil de Lille, à la requête et au profit de la Compagnie du chemin de fer de Lille à Béthune, à laquelle la Compagnie du Nord a été substituée, en vertu des conventions de 1883 ;

Que cette parcelle a été affectée par la Compagnie demanderesse à l'établissement d'une maison de garde-barrière ainsi que d'un jardin accessoire et dépendance de cette maison, ledit établissement nécessaire à l'exploitation et au bon fonctionnement du service de la Compagnie du Nord ;

Qu'elle fait, en conséquence, partie du domaine public et qu'à ce titre elle ne pouvait être l'objet d'une expropriation ;

D'où il résulte qu'en statuant comme il l'a fait, le jugement attaqué a violé le texte de loi ci-dessus visé ;

Attendu, en ce qui concerne le pourvoi 50,868, que, le jugement d'expropriation étant annulé, la décision du jury qui a été rendue en exécution de ce jugement doit être cassée par voie de conséquence :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur un autre moyen invoqué à l'appui du pourvoi contre la décision du jury de Lille, CASSE ET ANNULE le jugement rendu le 11 novembre 1899 par le tribunal civil de Lille ; CASSE en outre, par voie de conséquence, la décision rendue entre les parties par le jury d'expropriation de l'arrondissement de Lille, etc. ;

(N° 121)

[31 octobre 1900]

Octroi. — Tarif. — Constructions immobilières.
(Ville de Honfleur et sieur Degoix)

La canalisation établie par une ville sous la voie publique devient immeuble par son incorporation dans le sol. Dès lors, les tuyaux en fonte destinés à cet usage sont atteints par le tarif d'octroi qui assujettit à un droit d'entrée les fers et fontes destinés à la construction immobilière.

LA COUR,

. . . .

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que Degoix a introduit, en 1895, dans le périmètre de l'octroi de la ville de Honfleur, des tuyaux en fonte destinés à une canalisation souterraine pour l'adduction des eaux de la ville, canalisation dont il avait entrepris la construction pour partie ;

Attendu que le tarif susvisé, en vigueur depuis le 1er janvier 1893 jusqu'au 31 décembre 1897, assujettissait à un droit de 2 francs par 100 kilogrammes « les fers de toute espèce, zinc, plomb, cuivre, fonte, façonnés ou non, destinés à la construction des bâtiments ou autres travaux, dans lesquels ces objets remplacent les matériaux imposés ; « que le décret du 26 décembre 1892 a restreint l'application de cet article dans les termes suivants : « Ne sont pas approuvées lesdites délibérations en tant qu'elles auraient pour objet... l'imposition des métaux autres que ceux destinés à des constructions immobilières » ;

Attendu que les tuyaux en fonte dont il s'agit rentraient clairement et sans équivoque dans les prévisions du tarif ainsi modifié ; que la canalisation établie par la ville sous la voie publique devenait immeuble par son incorporation dans le sol et avait, dès lors, le caractère d'une construction immobilière ; qu'il résulte du jugement attaqué lui-même qu'aucune contestation ne pouvait s'élever, dans l'espèce, sur la destination de ces matériaux et qu'ils l'ont effectivement reçue ; qu'ils remplaçaient bien des objets imposés, comme le stipulait le tarif, puisqu'ils étaient employés dans la construction au lieu et place des tuyaux en terre cuite ou en ciment qui sont nommément assujettis aux droits ; qu'enfin, si la rédaction trop large de l'article n'a pas été modifiée sur l'affiche en conformité du décret, c'est à tort que le tribunal prétend que Degoix a pu être induit en erreur par cette négligence, puisque les droits qui lui étaient réclamés portaient sur des objets certainement compris dans le tarif publié et qui y ont été expressément maintenus par l'autorité supérieure ;

Qu'en décidant le contraire et en ordonnant la restitution des droits perçus, par le motif « qu'il y avait au moins un doute sérieux sur la régularité de la perception », et que, dès lors, il y avait lieu d'interpréter le tarif « plutôt en faveur de Degoix qu'en faveur de l'octroi », le jugement attaqué a violé les textes susvisés :

Par ces motifs,

CASSE, etc. ;

(N° 122)

[7 novembre 1900].

Compétence. — Travaux publics. — Mauvaise exécution. — Défaut d'entretien. — Accident. — Responsabilité. — Juridiction administrative. (Société anonyme d'éclairage et de chauffage par le gaz de Saint-Etienne et consorts Béal).

L'action en responsabilité du dommage résultant de la mauvaise exécution ou du défaut d'entretien d'un travail public est de la compétence de la juridiction administrative.

Les travaux exécutés dans le sous-sol des voies publiques pour l'installation des conduites de gaz, par la compagnie concessionnaire de l'éclairage d'une ville, ont le caractère de travaux publics.

Doit, en conséquence, être cassée pour incompétence la décision de l'autorité judiciaire qui alloue des dommages-intérêts aux victimes d'un accident qui a eu pour cause la rupture d'une conduite de gaz, qui eût pu être évitée en prenant de plus grandes précautions dans la pose des canalisations, en employant des tuyaux plus résistants et en procédant au remplacement de ceux qui étaient en mauvais état.

La Cour,

. . . .

Attendu que les travaux exécutés dans le sous-sol des voies publiques pour l'installation des conduites de gaz par la compagnie concessionnaire de l'éclairage d'une ville ont le caractère de travaux publics ;

Attendu que, d'après l'exploit introductif d'instance rapporté aux qualités de l'arrêt attaqué, l'accident dont la famille Béal a été victime a été occasionné « par la rupture d'une conduite de gaz ancienne, mauvaise, qui n'avait jamais été changée, ni même réparée, et qui se trouvait placée non au milieu de la rue, mais sous le trottoir même, près de la maison ».

Attendu que le jugement de première instance, dont les motifs ont été adoptés par l'arrêt attaqué, constate que le fait dommageable a consisté « dans la rupture d'un tuyau qui eût pu être évitée en prenant de plus grandes précautions dans la pose des canalisations et l'emploi ou le remplacement progressifs de tuyaux plus résistants » ;

Attendu que, dans ces circonstances, le dommage dont la réparation était demandée avait pour cause directe la mauvaise exécution ou le défaut d'entretien d'un travail public ; que, dès lors, c'était à l'autorité administrative qu'il appartient de connaître de l'action en responsabilité dirigée contre la Compagnie concessionnaire, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ;

D'où il suit qu'en statuant sur le litige, la cour d'appel de Lyon a méconnu le principe de la séparation des pouvoirs et violé l'article de loi ci-dessus visé.

Par ces motifs,

Casse, etc.

(N° 123)

[12 novembre 1900]

Chemins de fer. — Gares. — Aménagements. — Dommage. — Responsabilité. — Ouverture des gares de marchandises avant l'heure légale. — Promesse du chef de gare. (Sieur Lebaudy).

L'établissement des gares de chemins de fer et de leurs dépendances est soumis aux plans, projets et devis approuvés par l'administration spéciale. Une Compagnie ne peut donc être condamnée à des dommages-intérêts, comme responsable de l'insuffisance prétendue des aménagements d'une de ses gares, lorsqu'ils sont conformes aux plans, projets et devis dûment approuvés.

Lorsqu'il est constaté qu'en fait une gare est habituellement ouverte avant l'heure légale, il ne s'ensuit nullement qu'avant cette heure elle doive l'être obligatoirement au public pour la réception des marchandises. Les promesses d'un chef de gare dérogatoires aux règlements ne peuvent engager les Compagnies.

La Cour,

. . . .

Attendu que, pour déclarer la Compagnie de l'Ouest responsable de l'accident survenu à un des étalons présentés par Lebaudy, le 15 novembre 1896, à cinq heures du matin, en gare de Moult-Argences, l'arrêt dénoncé se fonde sur ce double motif, qu'elle aurait pu prévenir cet accident en aménageant ses locaux de manière à assurer aux chevaux de prix un abri convenable, et qu'elle était tenue, soit en vertu d'un règlement intérieur, soit à raison des promesses du chef de gare, son préposé, de recevoir les étalons et de les embarquer avant l'heure légale d'ouverture de la gare de Moult-Argences ;

Mais attendu, d'une part, que les travaux d'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances ne peuvent être entrepris qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure sur des plans, projets et devis approuvés par elle, qu'il n'est pas constaté ni même allégué dans l'espèce que la gare de Moult-Argences, y compris le quai d'embarquement pour chevaux n'ait pas été aménagée conformément à des plans, projets, et devis dûment approuvés ;

Attendu, d'autre part, que si l'arrêt dénoncé affirme qu'en fait la gare

de Moult-Argences est ouverte tous les jours au plus tard à cinq heures et demie du matin, il n'en résulte pas qu'elle doive l'être obligatoirement à ladite heure pour la réception des marchandises.

Qu'il n'est pas établi d'ailleurs que la Compagnie de l'Ouest ait cru pouvoir prendre et pris relativement au transport des chevaux une mesure générale avançant l'heure d'ouverture de la gare dont il s'agit ;

Qu'en tout cas, l'existence d'une telle mesure ne saurait être considérée, ainsi qu'elle l'a été abusivement par les juges du fond, comme la conséquence implicite mais nécessaire d'un avis affiché par les soins de la Compagnie et suivant lequel les chevaux sont admis au train réglementaire de huit heures trente-trois du matin, sous prétexte que les arrêtés ministériels exigent que les marchandises et animaux expédiés en grande vitesse soient présentés trois heures au moins avant le départ ;

Que dans ces conditions, les promesses qui auraient été faites à Lebaudy par le chef de gare de Moult-Argences ne pouvaient engager la responsabilité de la Compagnie ;

D'où il suit qu'en statuant comme elle a fait, la cour d'appel de Caen a violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs,

CASSE, etc.

(N° 124)

[13 novembre 1900]

Marché de travaux publics. — Hôtel des Postes. — Construction. — Mauvaise exécution des travaux. — Compétence administrative.

Le contrat par lequel une ville se charge de construire, pour l'Etat, un hôtel des postes et télégraphes, constitue un marché de travaux publics.

Peu importe que la convention contienne cession par la Ville à l'Etat du terrain devant être recouvert par ces constructions, si ce contrat a pour objet essentiel l'édification même du bâtiment affecté au service des postes.

Par suite, échappe à la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire, le litige portant sur la mauvaise exécution des travaux ainsi entrepris.

Et le tribunal saisi de cette contestation est tenu de se déclarer d'office incompetent pour en connaître.

La Cour,

. . . .

Attendu que, suivant contrat régulièrement produit, passé, le 25 mars 1882, entre le Ministre des postes et télégraphes et la commune d'Hyères, celle-ci s'est engagée à construire, pour le compte de l'Etat, un hôtel destiné au service des postes et télégraphes ; qu'elle s'obligeait à fournir le terrain nécessaire à cette construction et à créer un square devant le nouvel édifice ; qu'il était convenu entre les parties que les travaux seraient mis en adjudication par les soins et aux frais de la ville d'Hyères, après approbation par l'Etat du projet dressé par l'architecte de la ville ; et que les ouvrages seraient exécutés par ledit architecte, sous le contrôle des fonctionnaires du Ministère ; enfin, que le montant de la dépense qui ne devait pas excéder 50,000 fr. serait payé au moyen d'annuités versées par l'Etat à la ville et devant permettre à cette dernière de rembourser un prêt qui lui serait consenti par la Caisse des dépôts et consignations;

Attendu qu'un contrat de cette nature, bien qu'il emportât cession par la ville à l'Etat du terrain recouvert par les constructions, avait pour objet essentiel l'édification même de l'Hôtel des Postes, bâtiment affecté à un service public, et que ledit contrat constituait, en conséquence, un marché de travaux publics ; que la cour d'Aix n'en pouvait ignorer la teneur ; qu'en effet, l'acte du 25 mars 1882, dont le caractère juridique avait été discuté devant elle, se trouve expressément visé dans son arrêt, et que les clauses principales de ce marché se trouvaient d'ailleurs analysées dans un jugement du tribunal de Toulon, en date du 21 décembre 1892, servant de base à une partie de la décision attaquée ;

Attendu que la demande soumise aux juges du fond par l'Etat avait pour cause la mauvaise exécution du travail public entrepris par la ville d'Hyères, dans les conditions qui viennent d'être spécifiées ; que le litige échappait, dès lors, à la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire ; que néanmoins, la Cour d'Aix, au lieu de se déclarer d'office incompétente pour en connaître, est restée saisie de la contestation et l'a tranchée au fond ; qu'en statuant ainsi, elle a excédé ses pouvoirs et violé le texte de loi sus-énoncé :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les deuxième et troisième moyens,

Casse, etc.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 125)

[1er juin 1901]

Substitution du blanc de zinc au blanc de céruse.

Le Ministre, à Monsieur le Préfet du département d . . . .

Mon attention ayant été appelée sur les dangers que présente pour la santé des ouvriers employés aux travaux de peinture l'usage des couleurs à base de céruse, j'ai prié M. le Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur, de saisir de la question le Comité consultatif d'hygiène publique de France. J'invitais en même temps les Ingénieurs en chef à me faire connaître si, au point de vue technique, ils avaient des objections à présenter contre l'emploi exclusif du blanc de zinc dans les travaux de peinture qu'ils sont appelés à diriger.

Il ressort de cette double enquête, d'une part, que la substitution du blanc de zinc au blanc de céruse est tout à fait désirable au point de vue de l'hygiène ; de l'autre, que cette substitution peut être réalisée sans inconvénient au point de vue technique.

J'ai en conséquence décidé que, dans tous les travaux exécutés pour le compte de mon Administration, il sera désormais interdit de faire usage de couleurs ou enduits à base de blanc de céruse.

Les marchés à passer pour l'exécution de ces travaux soit de gré à gré, soit par adjudication, devront mentionner cette interdiction ; une clause spéciale sera inscrite à cet effet dans les cahiers des charges.

Dans les cas tout à fait exceptionnels où les ingénieurs croiraient indispensable de recourir à l'emploi de la céruse, ils auraient à se pourvoir d'une autorisation spéciale de l'Administration supérieure.

Je vous prie de vouloir bien m'accuser réception de la précédente circulaire dont j'adresse directement ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

PIERRE BAUDIN.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 126)

ALSACE-LORRAINE

Résultats généraux de l'exploitation des Chemins de fer pendant les exercices 1899-1900 et 1898-1899

Les données qui suivent ont été extraites des comptes rendus officiels de l'Administration des Chemins de fer de l'Alsace-Lorraine (*Bericht über die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen*). Elles se rapportent au réseau exploité par l'Administration des Chemins de fer de l'Empire Allemand, y compris (sauf en ce qui concerne les dépenses d'établissement) 174 kilomètres affermés, appartenant à la Compagnie des Chemins de fer « Guillaume-Luxembourg ».

A. — SITUATION DU RÉSEAU. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT. EFFECTIF ET PARCOURS DU MATÉRIEL ROULANT.

					…ives	Voitures à voyageurs		Fourgons et Wagons	
					…rcours	Nombre	Parcours	Nombre	Parcours
					milliers de kilomètres		milliers d'essieux kilométriques		mill. d'essieux kilométriques
1899-1900	1.826	1 817	734.314	662	21.947	1.427	158.007	16.734	525 868
1898-1899	1.801	1.801	717 135	634	20.632	1.341	158.338	15.988	514.919

(*) Les exercices se terminent au 31 mars.
(**) Y compris 28 kilomètres à voie étroite.
(***) Non compris les lignes appartenant à la Compagnie des chemins de fer « Guillaume-Luxembourg.

B. — Transport des voyageurs

Exercices	Nombre de voyageurs transportés à toute distance					Nombre de voyageurs à un kilomètre	Recettes du transport des voyageurs	
	Ire classe	IIe classe	IIIe classe	militaires	Ensemble		totales	par voyageur kilométrique
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	mill. de fr.	centimes
1899-1900	363	3.748	20.659	742	25.512	579.740	21.738	3,75
1898-1899	349	3.576	19.007	738	23.670	539.999	20.556	3,81

C. — Transport des marchandises

Exercices	Marchandises à grande vitesse			Marchandises à petite vitesse					
				Houille et Coke			Autres Marchandises (*)		
	Nombre de tonnes		Recettes	Nombre de tonnes		Recettes	Nombre de tonnes		Recettes
	à toute distance	à un kilomètre		à toute distance	à un kilomètre		à toute distance	à un kilomètre	
	milliers	milliers	milliers de francs	milliers	milliers	milliers de francs	milliers	milliers	milliers de francs
1899-1900	92	11.479	2.056	7.695	726.257	22.294	15.443	1.100.743	52.340
1898-1899	87	11.171	1.977	6.928	695.921	20.985	13.614	1.008.260	48.688

(*) Y compris les bestiaux, les transports militaires, postaux et en service.

D. — Résultats financiers de l'exploitation

Exercices	Recettes		Dépenses d'exploitation		Produit net		Rapport pour cent des dépenses aux recettes	Rapport pour cent du produit net au capital d'établissement
	totales	kilométriques	totales	kilométriques	total	kilométrique		
	milliers de francs	francs	milliers de francs	francs	milliers de francs	francs		
1899-1900	108.619	59.766	71.955	39.592	36.664	20.174	66	4,99
1898-1899	100.167	55.621	66.480	36.915	33.687	18.706	66	4,70

E. — Personnel, Nombre, Traitements et Salaires.

Désignation des Services	Exercice 1899-1900 — Nombre moyen dans l'année — employés	ouvriers	Traitements des employés	Salaires des ouvriers	Traitements et salaires réunis (*)	Exercice 1898-1899 — Nombre moyen dans l'année — employés	ouvriers	Traitements des employés	Salaires des ouvriers	Traitements et salaires réunis (*)
			milliers de francs					milliers de francs		
Administration	895	»	2.996	»	3.161	750	24	2.494	34	4.572
Surveillance et entretien. .	1.580	5.873	2.721	5.163	8.036	1.512	6.204	2.590	5.240	7.962
Exploitation et ateliers . .	6.341	9.134	13.323	11.762	27.809	5.719	8.107	11.962	10.528	25.073
Total. . .	8.816	15.007	19.040	16.925	39.006	7.981	14.335	17.046	15.802	37.607

(*) Y compris les allocations diverses.

F. — Victimes des accidents survenus dans l'exploitation

Exercices	Victimes du fait de l'exploitation — Voyageurs — tués	blessés	Agents — tués	blessés	Autres personnes — tués	blessés	Ensemble — tués	blessés	Victimes de leur propre faute ou imprudence (*) — Voyageurs — tués	blessés	Agents — tués	blessés	Autres personnes — tuées	blessées	Ensemble — tués	blessés
1899-1900	»	5	4	15	»	»	4	20	2	5	25	74	20	14	47	93
1898-1899	»	6	1	8	»	2	1	16	1	»	30	54	13	25	44	79

(*) Non compris les suicides.

(N° 127)

CANADA

Résultats généraux de l'exploitation
hemins de fer pendant les exercices 1898-1899
et 1897-1898 (*).

A. — Longueurs. — Dépenses d'établissement (1)

				d'Établissement	
	construites au 30 juin	exploitées au 30 juin	de garage	totales	par kilomètre construit
	kilomètres	kilomètres		milliers de fr.	francs
9	27.946	27.772	3.864	1.996.991	178.000
8	27.161	26.916	3.617	4.875.918	179.000

nversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille anglais et de 5 fr.,18 au

ır de voie de 0m,914, de 1m,066, de 1m,435 et de 1m,676 ; généralement 1m,435.

B. — Décomposition du Capital et Subventions

Actions — Ordinaires	Actions — de préférence	Obligations	Subventions du Gouvernement central ou provincial	Prêts du Gouvernement central ou provincial	Actions ou obligations souscrites par le Gouvernement provincial	Concours des municipalités	Total (1)
milliers de francs							
1.400.283	626.650	1.875.434	857.518	105.978	1.554	81.538	4.996.991
1.381.345	577.477	1.838.625	834.684	111.727	1.354	81.114	4.875.918

pris les ressources d

publication intitulée. — *Dominion of Canada-Annual-Report of the Depar-*
railways and canals for the fiscal year from 1st July 1898 to 30th June 1899.
. E. Dawson, imprimeur, 1900. Un volume in-8° avec cartes). L'exercice finit au

C. — Effectif du matériel roulant au 30 juin

EXERCICES	Locomotives	VOITURES A VOYAGEURS				Fourgons à bagages Wagons-poste, etc.	Wagons à marchandises et divers
		Wagons-lits et Wagons-salons	1re classe	2e classe et émigrants	Total		
1898-1899	2.237	268	1.239	640	2.147	668	65.743
1897-1898	2.112	226	1.214	628	2 068	668	62.505

D. — Parcours et vitesse des trains

EXERCICES					Total des machines	Vitesse des trains à l'heure (temps d'arrêt compris)	
	Voyageurs	Marchandises	Mixtes	Total		Voyageurs	Marchandises
	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.	milliers de km.	km.	km.
1898-1899	32.350	43.344	8.378	84.072	103.979	14,5 à 64,5	14,5 à 48
1897-1898	31.063	43.231	7.263	81.557	96.707	9,6 à 64	12,8 à 48

E. — Mouvement des voyageurs

EXERCICES	à toute distance	ANDISES A TOUTE DISTANCE (1)				
		Farines	Grains	Marchandises comptées par tête	Bois	Total (2)
	milliers	milliers de tonnes		milliers de têtes	milliers de tonnes	
1898-1899	19.433	1.453	3.739	3.851	5.737	23.309
1897-1898	18 444	1.291	3.567	4.061	5.065	26.140

(1) Les conversions sont faites à raison de 907 kilogrammes à la tonne (short ton).
(2) Y compris les marchandises comptées par tête, après conversion en poids, et les marchandises diverses.

F. — Recettes brutes de l'Exploitation

EXERCICES	Voyageurs	Transports postaux et messageries	Marchandises générales	Diverses	Totales	Recettes totales par kilomètre exploité	Recettes totales par train kilomètre
	milliers de francs					francs	
1898-1899	82.569	14.727	207.723	17.457	322.476	11.600	3,82
1897-1898	80.922	14.152	199.471	14.779	309.324	11.500	3,79

G. — Dépenses et produit net de l'exploitation

EXERCICES	DÉPENSES DE L'EXPLOITATION				Dépenses par train kilomètre	Dépenses par kilomètre exploité	Excédent des recettes sur les dépenses	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	Rapport 0/0 des recettes nettes aux dépenses d'établissement
	Entretien de la voie et des bâtiments	Traction et entretien du matériel roulant	Dépenses générales	Totales					
	milliers de francs				francs		milliers de francs		
1898-1899	46.475	82.388	81.994	210.857	2,50	7.500	111.219	65	2,23
1897-1898	44.600	78.544	69.231	192.375	2,35	7.100	116.949	62	2,39

H. — Accidents

EXERCICES	Voyageurs		Agents des Compagnies		Autres personnes		Total	
	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
1898-1899	20	14	119	880	145	186	284	1.080
1897-1898	5	73	98	860	167	164	270	1.097

(N° 128)

PERSONNEL

I. — INGÉNIEURS.

1° Honorariat

Décret du 4 juin 1901. — M. **Châtel**, Ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite, à dater du 12 avril 1901, prend le titre d'Inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées.

2° Avancements

Arrêté du 20 mai 1901.— Est porté de 7,000 à 8,000 francs le traitement des Ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Thurninger.**
Doërr.
MM. **Salles** (Alfred).
Kleine.

Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er mai 1901, les Ingénieurs en chef de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Lecourt.**
Bourguin.
Tavernier (Henri).
Harel de la Noë.
Zurcher.
MM. **Coustolle.**
Tourtay.
Lechalas.
Barraud.
Becquerel.

Sont élevés à la 1re classe de leur grade pour prendre rang à dater du 1er mai 1901, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Claise.**
Hermann.
Huet (Jules).
Perrier (Louis).
Kauffmann.
Domergue.
Picard (François).
Malterre.
MM. **Geslain.**
Pigeaud.
Mahieu.
Auric.
Boisnier.
Rebuffel.
Maillet (Edmond).
Lambert (Jules).

MM. **Quintin.**
David.
Weiss (Georges).
Guibert (Maurice-Arist.).

MM. **Jourde.**
Jullien (Charles).
Dubois (Auguste).
Godard (Thélémaque).

Sont élevés à la 2e classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er mai 1901, les Ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Riboud.**
Ourson.
Lahaussois.
Sarazin.
Bérengier.
Guyot.
Bory.
Ninck.
Garan.

MM. **Joyant.**
Conte (Léandre).
Ruffieu.
Lehouchu.
Bertrand (Vital).
Hégly.
Boulzaguet.
Eymar.
Mayer (Eugène).

3° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 6 juin 1901. — M. **Fontaneilles**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé illimité au service de la Compagnie des Tramways de l'Ouest-Parisien, est remis en activité et mis à la disposition du Ministère des Colonies, pour être chargé d'une mission dans la Guinée française.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 14 juin 1901. — M. **Regimbeau**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Etat, adjoint à la Direction des chemins de fer et secrétaire adjoint du Comité de l'Exploitation technique des chemins de fer, est désigné pour remplir les fonctions d'Ingénieur en chef-adjoint à l'Ingénieur en chef de la voie et des bâtiments du réseau de l'Etat.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° CONGÉS.

Arrêté du 24 mai 1901. — Un congé d'un an sans traitement est accordé, pour affaires personnelles à M. **Legouez**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service de la circonscription de l'Ouest du département d'Alger et de la 3e circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer algériens.

Arrêté du 17 juin. — Un congé d'un an avec traitement entier, est accordé, pour raisons de santé, à M. **Cutzach**, Sous-Ingénieur attaché au service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales.

5° CONGÉ ILLIMITÉ

Arrêté du 6 juin 1901. — M. **Garreta**, Ingénieur en chef de 2e classe, en congé sans traitement, pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer en qualité de Directeur au service de la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris.

6° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Demouy**, Inspecteur général de 2e classe . . .	26 juin 1901

7° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Urbain**, Ingénieur ordinaire de 2e classe	18 mai 1901
M. **Parandier**, Inspecteur général de 1re classe en retraite.	27 mai 1901
M. **Henry** (Edmond), Inspecteur général de 2e classe en retraite.	12 juin 1901

8° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 11 mai 1901. — La limite séparative des deux sections du service hydrométrique et d'annonces des crues du bassin particulier de la Garonne est reportée de l'extrémité de la traversée de Toulouse à la limite des départements de la Haute-Garonne et de Tarn-et-Garonne.

Arrêté du 23 mai. — M. **Wender**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché à la résidence de Melun, au service du département de la Seine-et-Marne et au service de la navigation de la Seine (1re section, 1re division), est chargé, à la résidence de Troyes, du service ordinaire du département de l'Aube et du service de la navigation de l'Aube et du canal de la Haute-Seine, en remplacement de M. **Gilbin**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Wender** remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

Arrêté au 24 mai. — M. **Cornac**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Gers, du service hydrométrique des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse et du bassin de l'Adour-2e section et du service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Bouffet**, savoir :

1° Services ordinaire et maritime du département de l'Aude ;

2° Service des chemins de fer de : Pamiers à Limoux (section comprise entre la gare de Moulin-Neuf et Limoux) Lavelanet à Bram — section de Lavelanet à la sortie de la gare de Moulin-Neuf, Quillan à Rivesaltes

(section comprise dans le département de l'Aude) raccordement de la gare aux quais du port de la Nouvelle ;

3° Service hydrométrique du bassin de l'Aude.

Idem. — M. **Sentilhes**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché à la résidence de Bordeaux, au service ordinaire du département de la Gironde, au service de la navigation de la Garonne et aux services de chemins de fer confiés à MM. les Ingénieurs en chef **Strohl** et **Draux**, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Cornac**, savoir :

1° Service ordinaire et vicinal du département du Gers ;

2° Service hydrométrique des bassins de la Save, du Gers et de la Baïse et du bassin de l'Adour-2e section ;

3° Service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch.

M. **Sentilhes** remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

Il reste d'ailleurs chargé de la liquidation des entreprises des lignes de :

La Sauve à Eymet — section comprise entre Mesterrieux et Eymet (M. **Strohl**, Ingénieur en chef).

Marmande à Angoulême — section de Marmande à Saint-Nexau (M. **Draux**, Ingénieur en chef).

Idem. — M. **Meunier**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Bordeaux, au service maritime du département de la Gironde, est attaché, à la même résidence, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Sentilhes**, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Gironde—arrondissement du Centre ;

2° Service de la navigation de la Garonne — 3e arrondissement ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Strohl** — 1er arrondissement (Lignes de Moulis à la Gironde et de Libourne à Langon.

Idem. — M. **Ader**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Narbonne, au service ordinaire et maritime du département de l'Aude, est attaché, à la résidence de Bordeaux, au service maritime du département de la Gironde — 2e arrondissement, en remplacement de M. **Meunier**.

Décision du 31 mai. — M. **Debauve**, Ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de l'Oise, est autorisé à accepter les fonctions d'adjoint au sous-comité technique de la vicinalité.

Il conserve d'ailleurs ses attributions actuelles.

Arrêté du 3 juin.— La ligne de Laqueuille au Mont-Dore qui constituait le 5e arrondissement du service de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Draux**, est rattachée au 4e arrondissement du même service (M. **Virard** (Félix), conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur à Limoges).

Par suite, le 6e arrondissement du service de M. l'Ingénieur en chef **Draux** prend le n° 5 (M. **Laclôtre** (Jean) Sous-Ingénieur).

Arrêté du 4 juin. — M. **Prompsal**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Brest et remis à la disposition du Ministère des Travaux Publics par le département de la Marine, est attaché, à la résidence de Clermont-Ferrand, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Tavera**, appelé à d'autres fonctions, savoir :

1° Service ordinaire du département du Puy-de-Dôme, arrondissement de l'Ouest.

2° Service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de P.-L.-M. — 4e arrondissement.

(Idem. — M. **Imbs**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, au service hydrométrique des bassins de l'Adour et de la Neste, et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef de **Thélin**, est attaché, à la résidence de Melun, au service ordinaire du département de Seine-et-Marne et au service de la navigation de la Seine (1re section, 1re division) en remplacement de M. **Wender**, appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 6 juin.— M. **Guiotton**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé sans traitement pour accomplir une mission en Chine, est remis en activité et attaché aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Bezault**, mis en congé illimité, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Côte-d'Or, arrondissement de Beaune.

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Galliot**, 1re arrondissement (Ligne d'Epinac à Dijon).

Idem. — M. **Pouyanne**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché au service de la circonscription d'Alger-Ouest, service ordinaire de l'arrondissement de Mostaganem et contrôle des chemins de fer algériens, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Alger Sud-Est (circonscription de l'Est du département d'Alger), en remplacement de M. **Jullidière**, appelé à d'autres fonctions.

Décision du 8 juin. — M. **Laugier** (Maximin), conducteur de

2[e] classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est chargé, en outre, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Castellane et des 2[es] arrondissements des services de chemins de fer confiés à MM. les Ingénieurs en chef **Zurcher** et **Périer**, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Ravel**.

Arrêté du 11 juin. — M. **Dubois** (Paul), Ingénieur ordinaire de 2[e] classe, attaché au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, au service du canal latéral à la Garonne et au service hydrométrique, est attaché, à la résidence de Lunéville, au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, en remplacement de M. **Joyant**.

Idem. — M. **Joyant**, Ingénieur ordinaire de 2[e] classe, attaché au service ordinaire du département de Meurthe-et-Moselle, est attaché, à la résidence de Pontoise, au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, arrondissement du Nord et en outre, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, en remplacement de M. **Dubreuque**, appelé à une autre destination.

Idem. — Un nouvel arrondissement d'Ingénieur ordinaire est créé à la résidence de Pontoise, dans le service de la navigation entre la Belgique et Paris. (M. **Derome**, Ingénieur en chef à Compiègne).

Le service de la rivière d'Oise canalisée, actuellement divisé entre les arrondissements de Compiègne et de Clermont, est réparti ainsi qu'il suit entre les arrondissements de Compiègne, de Clermont et de Pontoise :

1° ARRONDISSEMENT DE COMPIÈGNE.

(M. **Pierret**, Ingénieur ordinaire, de Janville (k. 34) à la borne kilométrique 56 ;

2° ARRONDISSEMENT DE CLERMONT.

(M. **Caldaguès**, Ingénieur ordinaire) de la borne kilométrique 56 à la borne kilométrique 96, en amont de la dérivation de Boran ;

3° ARRONDISSEMENT DE PONTOISE.

(M. **Joyant**, Ingénieur ordinaire), de la borne kilométrique 96, en amont de la dérivation de Boran, jusqu'à la Seine.

Toutefois, M. **Caldaguès**, achèvera les travaux du barrage et de la dérivation de l'Isle-Adam et règlera les comptes de ces travaux. Il dressera, en outre, les projets définitifs des barrages de Boran et de Pontoise.

M. **Bléric**, commis, actuellement attaché au bureau de Clermont, passe au bureau de Pontoise.

l'arrondissement

r principal ;

onducteur prin-

commis.

i 1901, par le-
, à la résidence
ment de l'Aude,
ronde.

sse, attaché à la
ce maritime du
chemins de fer
à la résidence de
épartement de la
utre destination.

réé pour la ligne
éseau du Midi).
de chemins de
Barrère, con-

eur ordinaire de
la disposition de
idence de Paris,
l'Etat, en rem-

hemins de fer et
s Chemins de fer.

eur de 1re classe,
Haute-Vienne, est
l'Est du service
nt de M. **Roux**

ur ordinaire.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

24 mai 1901. — M. **Peysson** (Marcel), commis, concours de 1900, n° 26, Drôme, service de la navigation du Rhône.

2 juin 1901. — M. **Perrotin** (Paul), commis, concours de 1898, n° 54, Seine-et-Marne, service ordinaire.

Arrêté du 3 juin 1901. — Les Commis des Ponts et Chaussées dont les noms suivent déclarés admissibles au grade de Conducteur des Ponts et Chaussées et qui sont actuellement chargés des fonctions de ce grade dans les services ci-après, sont nommés Conducteurs des Ponts et Chaussées de 4e classe, savoir :

Noms	Numéro d'admissibilité	Départements	Services
MM.			
Caullier (Henri) . .	2	Somme . . .	Navigation entre la Belgique et Paris.
Souffron (Eugène) .	3	Tarn.	Chemins de fer de Carmaux à Vindrac.
Weckel (Jean) . .	4	Constantine. . .	Circonscription de Philippeville.
Collignon (René). .	5	Seine-et-Marne. .	Service ordinaire.
Chaudron (Julien) .	6	Côte-d'Or . . .	Id.
Anjoubault (Louis).	7	Creuse . . .	Chemins de fer de Guéret à La Châtre.
Colombel (François).	8	Seine	Service ordinaire.
Michaud (Jean) . .	9	Yonne	Canal du Nivernais.
Hennequin (Louis) .	10	Oise.	Service ordinaire.
Bouclet (Charles). .	12	Pas-de-Calais . .	Voies navigables.
Péraud (Eugène). .	13	Jura.	Service ordinaire.
Jamotte (Clément) .	15	Ardennes . . .	Canal de la Chiers.
Dubos (Charles) . .	16	Seine-Inférieure .	Contrôle Ouest (Voies et Bâtiments).
Mourlon (Alphonse) .	17	Tarn.	Chemins de fer de Carmaux à Rodez.
Rulliat (Léon) . .	18	Oran.	Service ordinaire.
Debreyne (Aristide).	19	Seine	Id.
Varney (Auguste) .	21	Haute-Marne . .	Canal de la Marne à la Saône.
Moze (Joseph). . .	22	Nord.	Etudes du canal du Nord sur Paris.
Castex (Jean). . .	23	Haute-Vienne . .	Chemins de fer.
Meynier (Joseph) .	27	Ain	Service ordinaire.
Bouyer (Pierre) . .	28	Loire-Inférieure .	Loire (4e section).
Vassail (Joseph). .	31	Alger	Circonscription de l'Ouest.
Dumont (Gaëtan). .	34	Somme	Service ordinaire.
Bussière (Louis). .	35	Saône-et-Loire . .	Id.
Dufayard (Joseph) .	37	Savoie	Id.
Casalot (Ambroise) .	38	Gironde	Id.
Porte (Joseph) . .	40	Basses-Alpes . .	Chemins de fer.

	Départements	Services
	Seine-et-Marne.	Service ordinaire.
2	Marne	Id.
3	Alpes-Maritimes	Chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers.
4	Seine-Inférieure	Service maritime (1re section)
5	Hérault	Contrôles P.-L.-M. et Midi. Exploitation technique.
6	Haute-Saône	Navigation de la Saône.
3	Creuse	Guéret à la Châtre.
1	Aisne	Service ordinaire.
3	Haute-Vienne	Id.
4	Tunisie	Travaux publics de la Régence.
5	Allier	Service ordinaire.
6	Aveyron.	Chemins de fer.
8	Nord.	Service maritime.
9	Orne.	Service ordinaire.
6	Eure-et-Loir	Id.
8	Nord.	Etudes du canal du Nord.
1	Eure-et-Loir.	Service ordinaire.
3	Seine	Id.
5	Finistère	Id.
6	Alger	Circonscription de l'Ouest.
7	Haute-Loire	Service ordinaire.
8	Aisne	Id.
1	Nord	Voies navigables.
2	Alger	Circonscription de l'Ouest.
5	Alger	Id.

ıcteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles
:

M. **Verdin** (Joseph), Commis, concours de 1900,
position de l'administration des chemins de fer de
oyé au service des études et travaux du chemin de
ngely à Saujon.
nme étant en service détaché.

signy (Eugène), commis, concours de 1900, n° 33,
ordinaire.

ıot (Charles), commis, concours de 1900, n° 52,
ordinaire.

éon (Jules), commis, concours de 1900, n° 61,
ıaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

ıuget de Castéras (Gaston), commis, concours

de 1898, n° 107, Charente, service des études et travaux du chemin de fer de Ruffec à Roumazières.

19 juin 1901. — M. **Renault** (Abel), commis, concours de 1900, n° 72, Côte-d'Or, service ordinaire.

24 juin, — M. **Portal** (François), commis, concours de 1900, n° 64, service vicinal du département de la Gironde.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

2° AVANCEMENTS.

12 juin 1901. — Est porté de 3,600 à 3,810 francs le traitement de M. **Gillet** (Calixte), conducteur principal attaché au service ordinaire du département du Loiret.

Idem. — M. **Demelle** (Edmond), conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, est nommé Conducteur principal de 3e classe.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

4 juin 1901. — M. **Lambert** (Edouard), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

8 juin. — M. **Barthès** (Ernest), conducteur de 3e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département de la Haute-Garonne, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de la Nouvelle-Calédonie.

Il reste placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Fontan** (Jean), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

12 juin. — M. **Rascol** (Alphonse), conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Savoie, est autorisé à entrer au service des chemins de fer départementaux à voie étroite du Tarn.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

19 juin. — M. **Bachmann** (Fernand), conducteur de 2° classe, attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

19 juin 1901. — Un congé d'un an sans traitement est accordé pour affaires personnelles à M. **Vialen** (Charles), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche.

24 juin 1901. — M. **Lambert** (Alfred), conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la ville de Fécamp, est mis en congé sans traitement, pour affaires personnelles.

5° CONGÉS ILLIMITÉS

3 juin. — M. **Magnenant** (Jean), conducteur de 2e classe, en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer au service municipal de la ville de Montluel.

7 juin. —M. **Bellanger** (Albert), conducteur de 1re classe en congé illimité au service de la Compagnie générale des Omnibus de Paris, est autorisé à passer au service de la Compagnie générale parisienne de Tramways.

Il reste placé dans la situation de congé illimité.

6° DISPONIBILITÉ.

8 juin 1901. — M. **Maréchal** (Auguste), conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Somme, est mis en disponibilité, avec demi-traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

24 juin.— M. **Laurent** (Henri), conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant un an.

7° RETRAITE.

	Date d'exécution.
M. **Lambert** (Adolphe), conducteur principal, Seine, service hydrométrique	16 mai 1901

8° DÉCÈS.

	Date du décès
M. **Meyer** (Edmond), conducteur principal, Seine, service ordinaire	15 mai 1901
M. **Veau** (Alexandre), conducteur principal, Charente-Inférieure, service ordinaire et service maritime.	16 mai 1901
M. **Genser** (Célestin), conducteur principal, Meuse, Canal de l'Est, branche Nord	20 mai 1901
M. **Boursier** (Alfred), conducteur principal, Seine, service ordinaire	28 mai 1901
M. **Bosc** (Henri), conducteur principal, Gironde, service de la navigation de la Dordogne et de l'Isle	11 juin 1901
M. **Goursat** (Gustave), conducteur de 1re classe, Charente, service ordinaire	13 juin 1901
M. **Blondin** (Charles), conducteur de 1re classe, Somme, service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Nord	23 juin 1901

9° DÉCISIONS DIVERSES.

3 juin 1901. — M. **Dardonville** (Gustave), conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

Idem. — M. **Crudeli** (Laurent), conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse et au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de ce département, passe dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

Idem. — M. **Blatgé** (Louis), conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, passe dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

12 juin. — M. **Baumann** (Ferdinand), conducteur principal, attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de la Sauve à Eymet, passe dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch.

13 juin. — M. **Henry** (Emile), conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics de l'Indo-Chine, est révoqué.

se,
du

ché
e o

al,
s é
d'

atte
des
é à

cl
mi
erv

atte
pa
de

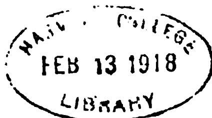
Ruffec à Roumazières.

20 juin. — M. **Boucher** (Emile), conducteur principal, en
bilité avec demi-traitement, pour défaut d'emploi, est remis en act
attaché dans le département de l'Oise, au service de la navigation
Belgique et Paris.

26 juin. — M. **Veillet** (Louis), conducteur de 3[e] classe, atte
service ordinaire du département de la Haute-Savoie, est atta
outre, au service du contrôle des travaux du chemin de fer du
Chamonix et à la frontière suisse.

L'Éditeur-Gérant : E. BERNAR

Courbevoie. — Imprimerie E. BERNARD et C[ie], 14, rue de la Station.
Bureaux à Paris : 29, quai des Grands-Augustins.



71e ANNÉE 8e SÉRIE 7e CAHIER

La 1re partie de ce recueil — Partie technique — paraît tous les trois mois : en avril, juillet, octobre et janvier.

La 2e partie — Partie administrative — paraît tous les mois.

ANNALES
DES
PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES

ET

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS

1901

— JUILLET —

PARIS

E. BERNARD ET Cie, IMPRIMEURS-EDITEURS

29, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 29

1901. — JUILLET.

TABLE DES MATIÈRES PAR ORDRE D'INSERTION

LOIS

(N° 129)

[28 mars 1901.]

Loi autorisant : 1° l'aliénation de terrains domaniaux faisant partie des alluvions de la basse Seine ; 2° la construction d'un pont à la pointe du Hode sur le canal du Havre à Tancarville.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit ;

Art. 1er. — Est autorisée aux conditions stipulées dans la décision du ministre des travaux publics du 19 août 1895, la vente des terrains alluvionnaires d'une contenance de 753 hectares 77 ares 91 centiares, et d'une valeur estimative de un million huit cent quatre-vingt-quatre mille quatre cent quarante-sept francs soixante-quinze (1.884.447 fr. 75), situés sur le territoire des communes de Tancarville et de la Cerlangue, et définis dans le procès-verbal de remise du 13 septembre suivant.

Art. 2. — Est autorisée, la construction d'un pont à la pointe du Hode, sur le canal du Havre à Tancarville.

La dépense, évaluée à 145.000 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des canaux de navigation.

Le ministre des finances et le ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui la concerne, de l'exécution de la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

(N° 130)

[1er avril 1901.]

Loi déclarant d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angély à Saintes et à Saujon.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angély à Saujon, par ou près Saint-Hilaire-de-Villefranche, Saintes, Varzay, Pisany et Saint-Romain-de-Benet.

Art. 2. — La ligne sera exécutée et exploitée dans les conditions prévues ou à prévoir pour les lignes du réseau d'Etat.

Viendra en déduction des dépenses à faire par l'Etat le montant des subventions soit en terrains, soit en travaux, qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la Charente-Inférieure, dans sa délibération du 25 avril 1900, de fournir à l'Etat une subvention égale à la totalité de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

(N° 131)

[3 avril 1901].

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, à voie de un mètre, dans le département du Tarn.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Tarn, d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, à voie de un mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, comprenant les lignes suivantes :

De Castres à Murat ;

Embranchement de cette ligne sur Brassac ;

D'Albi à Alban et embranchement sur Saint-Juéry ;

D'Albi à Valence.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de six ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Tarn est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes dont il s'agit, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 29 décembre 1900, entre le préfet du Tarn, d'une part, et M. Lemonnier Guy, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de la compagnie centrale de chemins de fer et de tramways, d'autre part, ainsi que de la série des prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Une copie certifiée conforme de ces convention, série des prix et cahier des charges restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement du réseau désigné à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme de dix millions neuf cent quatre-vingt-trois mille francs (10.983,000 fr.).

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public, pour l'ensemble du réseau, est fixé à deux cent vingt et un mille quatre cent quarante-quatre francs (221,444 fr.).

Jusqu'au 1er janvier qui suivra la mise en exploitation complète du réseau, la subvention de l'Etat s'appliquera séparément à chacune des lignes ou sections de ligne ci-après :

Castres à Pierre-Ségade ;

Pierre-Ségade à Murat ;

Embranchement de Brassac ;

Albi à Alban, avec embranchement sur Saint-Juéry ;

Albi à Valence.

Le maximum du capital de premier établissement de chacune de ces lignes ou sections prises isolément est fixé, pendant cette période transitoire :

A quatre millions sept cent cinquante-cinq mille francs (4,755,000 fr.) pour la section de Castres à Pierre-Ségade et pour une longueur maxima de soixante et un kilomètres (61 k.);

A un million neuf cent mille francs (1,900,000 fr.) pour la section de Pierre-Ségade à Murat et pour une longueur maxima de trente et un kilomètres cent mètres (31 k. 100);

A un million cent quarante-sept mille francs (1,147,000 fr.) pour l'embranchement sur Brassac et pour une longueur maxima de 12 kilomètres (12 k.);

A un million six cent vingt et un mille francs (1,621,000 fr.) pour la ligne d'Albi à Alban et embranchement sur Saint-Juéry et pour une longueur maxima de trente-deux kilomètres six cents mètres (32 k. 600);

Et à un million cinq cent soixante mille francs (1,560,000 fr.) pour la ligne d'Albi à Valence et pour une longueur maxima de vingt-neuf kilomètres trois cents mètres (29 k. 300).

Dans tous les cas où, conformément à l'article 11 de la convention ci-dessus visée du 29 décembre 1900, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

CONVENTION

Entre les soussignés :

M. Phelut, préfet du département du Tarn, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu des délibérations du conseil général, en date des 18 avril 1898 et 25 avril 1900;

Et de celles de la commission départementale, en date des 19 juillet 1898, 26 juin 1900 et 20 décembre 1900,

D'une part;

Et M. Lemonnier Guy, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de la compagnie centrale de chemins de fer et de tramways, dont le siège social est à Paris, 16, rue de Grammont, et spécialement autorisé aux fins des présentes par délibération du conseil d'administration en date du 12 mai 1898,

D'autre part;

A été faite et acceptée la convention ci-après :

Art. 1er. — Le département du Tarn concède à M. Lemonnier, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre, comprenant les lignes ci-après :

De Castres à Murat....................longueur	92	kil.	100
Embranchement sur Brassac..................	12		»
D'Albi à Alban et embranchement sur Saint-Juéry.	32		600
D'Albi à Valence...........................	29		300
Total............	166	kil.	»

Il est entendu que les longueurs à admettre en compte pour l'application de la convention seront celles qui résulteront du chaînage contradictoire de la voie principale, entre les axes des bâtiments des stations extrêmes de chaque ligne, sans d'ailleurs que le total de ces longueurs puisse dépasser 166 kilomètres.

Art. 12. — La construction du réseau sera entièrement faite par les soins du concessionnaire; elle comprendra la totalité des dépenses, études, terrains, travaux et fournitures relatifs à l'établissement et à l'exploitation des lignes concédées, notamment :

Les études et la confection des avants-projets et des projets définitifs, étant entendu que les tracés des avant-projets, soumis aux enquêtes, ne doivent pas être considérés comme arrêtés *ne varietur*, mais qu'ils seront susceptibles, après les études définitives et les enquêtes sur les stations, des modifications reconnues utiles dans les limites des courbes et des déclivités prévues par le cahier des charges;

L'acquisition de tous les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer, sauf le sol des voies publiques, dont l'utilisation par les lignes sera autorisée gratuitement, et les terrains des gares de jonction, appartenant aux compagnies des chemins de fer du Midi et d'Orléans;

Le remboursement à faire à ces deux compagnies pour les gares de transbordement :

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques empruntées ou traversées;

Tous les travaux de superstructure;

Le matériel fixe et le matériel roulant, le mobilier des gares et stations, l'outillage des gares et stations, de la voie et des ateliers;

Les frais de contrôle et de surveillance, tels qu'ils sont définis par l'article 65 du cahier des charges.

Il est stipulé que, si le département exige des clôtures, par application de l'article 20 du cahier des charges, il aura à en supporter les frais d'établissement.

Art. 3. — Le matériel roulant nécessaire à la mise en exploitation des lignes concédées est fixé comme il suit :

DÉSIGNATION DES LIGNES	Locomotives de 22 tonnes	Fourgons à bagages	Nombre de places offertes aux voyageurs	Capacité en tonnes des wagons à marchandises
Lignes de Castres à Murat. . . .	6	6	800	900
Embranchement sur Brassac. . .	1	1	100	110
Ligne d'Albi à Alban et embranchement sur Saint-Juéry	4	4	290	310
Ligne d'Albi à Valence.	3	3	210	280
TOTAUX. . . .	14	14	1.400	1.600

Si, au cours de la concession, ce matériel venait à être reconnu insuffisant par le préfet pour satisfaire aux besoins de l'exploitation, il devrait

être augmenté par le concessionnaire, à ses frais, dans les conditions de l'article 8 ci-après.

Le matériel dont la valeur aura été portée au compte d'établissement ou au compte des travaux complémentaires prévu à l'article 8 devra faire retour au département sans indemnité, à la fin de la concession.

Art. 4. — Les dépenses faites par le concessionnaire, en exécution de l'article 2 ci-dessus, donneront lieu au décompte suivant :

a) Les études, terrains, travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées aux conditions et prix unitaires de la série de prix annexée à la présente convention ;

b) On y ajoutera les frais de contrôle pendant la période de construction ;

c) Le total ainsi obtenu sera majoré des dépenses réellement faites pour la constitution du capital-actions et l'émission des obligations de la société qui devra être formée en vertu de l'article 16 ci-après, en vue de la construction et de l'exploitation du réseau, mais sans que ces dépenses puissent, en aucun cas, dépasser 1 1/2 % du total en question ;

d) Le cas échéant, il sera encore ajouté aux sommes précédentes les insuffisances résultant de l'exploitation partielle des sections qui pourront être ouvertes, sur la demande du département, pendant la période de construction de la ligne dont elles feront partie.

En aucun cas, et quoi qu'il arrive, le décompte, tel qu'il vient d'être défini, ne pourra dépasser la somme des maxima indiqués ci-après, lesquels tiennent compte de toutes erreurs, omissions ou imprévisions :

Ligne de Castres à Murat.	6.655.000
Embranchement sur Brassac.	1.147.000
Albi à Alban et embranchement sur Saint-Juéry . . .	1.621.000
Albi à Valence	1.560.000
Total	10.983.000

Si le total des décomptes de ces lignes dépasse 10.983.000 francs, le dépassement sera laissé à la charge du concessionnaire : s'il n'atteint pas ce maximum, il sera majoré de la moitié de la différence, à titre de prime d'économie.

Art. 5. — Pour rembourser le concessionnaire des dépenses admises en compte comme il est dit à l'article précédent, il lui sera payé une fois par mois des acomptes sur les études, les acquisitions de terrains, les matériaux approvisionnés à pied d'œuvre et les travaux d'infrastructure ou de superstructure utilement exécutés, jusqu'à concurrence des trois quarts des dépenses correspondantes, lesquelles seront constatées par des états de situation approuvés par l'administration, sans que la totalité de ces acomptes puisse dépasser, par ligne, les trois quarts des maxima fixés par l'article 4 ci dessus.

Lorsque le réseau concédé aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera au concessionnaire la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, les trois quarts des dépenses admises en compte aux termes dudit article 4. Ce payement sera effectué au plus tard deux mois après que le concessionnaire aura produit le compte de premier établissement prévu à l'article 2 du décret du 20 mars 1882.

Art. 6. — Le quatrième quart des dépenses admises en compte conformément à l'article 4 sera fourni par le concessionnaire.

Le département en payera, chaque année, au concessionnaire les intérêts au taux de l'emprunt que le département contractera lui-même, en vue de l'exécution du réseau dont il s'agit, sans toutefois que le taux alloué au concessionnaire puisse dépasser 3,60 % ; ces intérêts seront augmentés de l'amortissement pendant le temps restant à courir depuis l'époque moyenne où les retenues fixées à l'article 5 auront été effectuées jusqu'à l'expiration de la concession.

Les payements se feront par semestre. Toutefois les annuités échéant en cours de construction ne seront payées au concessionnaire, sans intérêts d'ailleurs, qu'au moment de la mise en exploitation de la ligne qu'elles concerneront, étant entendu que la section Pierre-Ségade-Murat, de la ligne de Castres à Murat, sera considérée à ce point de vue comme une ligne distincte.

En cas de déchéance, le payement des annuités serait suspendu et aucun remboursement ne serait dû au concessionnaire pour les parties non amorties du capital fourni par lui.

Le département se réserve la faculté de rembourser, à toute époque, au concessionnaire tout ou partie de la dette non encore amortie ; ce remboursement ne pourra, d'ailleurs, s'effectuer qu'après approbation du ministre des travaux publics.

Art. 7. — En cas de retard sur les délais prévus par les articles 2 et 3 du cahier des charges ci-annexé, pour la livraison à l'exploitation, le concessionnaire payera au département une amende de 50 francs par jour de retard et par ligne, et ce, sans préjudice des autres pénalités prévues par les articles 37 et 38 du cahier des charges.

Cette pénalité de retard ne sera applicable qu'au cas où il sera démontré que le retard provient du fait du concessionnaire. Il doit être entendu, d'ailleurs, que le département aura un délai de trois mois pour examiner les projets d'exécution et un délai d'un mois pour examiner les variantes ou les propositions de détail qu'il aura demandées.

Art. 8. — Postérieurement à la clôture du compte de premier établissement, il pourra être ouvert un compte de travaux complémentaires pour les dépenses telles que création de gares nouvelles, agrandissement de gares, pose de secondes voies ou voies de garage et acquisitions de matériel roulant ; ces dépenses seront faites par le concessionnaire en vertu d'une décision du conseil général, sans qu'elles puissent excéder 5.000 francs par kilomètre.

Les capitaux nécessaires sont fournis par le concessionnaire, qui sera autorisé à prélever sur les recettes nettes les intérêts au taux stipulé à l'article 6, plus l'amortissement au même taux, pour le temps restant à courir sur la concession, des dépenses régulièrement constatées par l'administration.

En cas de déchéance, aucun remboursement ne sera dû au concessionnaire pour les parties non amorties de ces capitaux.

Art. 9. — A partir du 1er janvier de la cinquième année qui suivra l'ouverture de chaque ligne à l'exploitation, le concessionnaire sera tenu de prélever sur les dépenses d'exploitation une somme de 250 francs par kilomètre, pour constituer un fond spécial de renouvellement, jusqu'à concurrence de 3.000 francs par kilomètre exploité.

les revenus, sera
français, soit en
obligations des six grandes compagnies de chemins de fer français, et sera déposé à la Banque de France.

Il devra être, au besoin, rétabli chaque année.

Le concessionnaire n'y pourra toucher que d'accord avec le préfet et exclusivement pour les travaux de grosses réparations, de renouvellement et de réfection. A l'expiration de la concession ou en cas soit de déchéance, soit d'interruption de l'exploitation, le département retiendra ou prélèvera, s'il y a lieu, sur ce fonds spécial, les sommes nécessaires pour remettre toute la ligne, y compris le matériel roulant, en bon état d'entretien. Le solde sera partagé à raison d'un tiers pour le département et deux tiers pour le concessionnaire.

Art. 10. — L'exploitation se fera aux risques et périls du concessionnaire, quelles que soient les recettes.

Les frais d'exploitation, F, portés en compte chaque année, ne pourront excéder, par kilomètre, le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 1.000 + \frac{3}{4} R.$$

dans laquelle R représente la recette kilométrique brute, impôts déduits.

Cette formule s'applique à un nombre de trains fixé comme il suit :

Trois trains par jour dans chaque sens, sur chaque ligne, pour une recette inférieure à 3.600 francs.

Lorsque la recette brute d'une ligne quelconque dépassera 3.600 francs, il sera établi des trains supplémentaires sur certaines sections de cette ligne, de manière que le parcours total effectué dans l'année, sur cette ligne, augmente proportionnellement à l'accroissement de la recette annuelle ; la proportion sera telle qu'à une augmentation de recette kilométrique de 1.200 francs corresponde un parcours supplémentaire équivalent à train par jour, dans chaque sens, sur toute la longueur de la ligne. A ce point de vue, la section Castres-Vabre sera considérée comme une ligne distincte.

Le préfet pourra, le concessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre stipulé par le précédent alinéa ; en ce cas il sera dû par le département et porté en recettes 70 centimes pour chaque kilomètre parcouru par les trains supplémentaires ainsi prescrits. Mais il est entendu que, dans le calcul du maximum des frais d'exploitation, les trois quarts du produit de ces 70 centimes par kilomètre de train ne seront comptés qu'à raison de 35 centimes pour chaque kilomètre parcouru par les trains supplémentaires.

Il est également entendu que les trains supplémentaires que le concessionnaire mettrait en circulation, en dehors des cas précédemment indiqués, ne donneront pas lieu à l'allocation de 70 centimes par kilomètre de train.

Art. 11. — L'établissement et le règlement des comptes d'exploitation, ainsi que l'application de la formule posée à l'article précédent, se feront d'après les règles suivantes :

Il sera fait masse, pour toutes les lignes en exploitation, de toutes les recettes et de toutes les dépenses réellement faites et dûment justifiées.

Au décompte de ces dépenses seront portés :

a) Les frais directs et immédiats d'exploitation et notamment les frais de location des terrains et installations dans l'étendue des dépendances des gares des compagnies du Midi et d'Orléans, les frais de gare proprement dits et ceux du transbordement dans ces mêmes gares, ainsi que le traitement du personnel d'exploitation du réseau ; les impôts, assurances et frais de contrôle, ainsi que la provision pour renouvellement prévue à l'article 9 ;

b) Les frais généraux, qui ne devront pas dépasser 6 % des frais du paragraphe *a* ci-dessus, et notamment les frais de la société à constituer, les loyers du siège social, les appointements des employés de l'administration centrale, aussi bien que les frais du matériel de cette administration, ceux du service des titres et les intérêts du fond de roulement comptés à 4 %.

Quand les dépenses décomptées dépasseront le maximum donné par la formule de l'article précédent, elles seront réduites du dépassement, qui restera entièrement et définitivement à la charge du concessionnaire.

Quand les dépenses décomptées n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre leur montant et le maximum.

Lorsque les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi arrêtées, c'est-à-dire lorsqu'elles seront insuffisantes pour couvrir la somme réservée au concessionnaire, y compris, s'il y a lieu, la prime d'économie, les insuffisances seront portées à un compte d'attente non productif d'intérêts, mais seulement pendant les cinq premières années qui suivront l'ouverture complète à l'exploitation de la première des lignes du réseau qui aura été livrée à la circulation. Passé ce délai, les insuffisances resteront à la charge du concessionnaire.

Lorsque les recettes seront supérieures aux dépenses arrêtées comme il vient d'être dit, le concessionnaire prélèvera sur l'excédent les sommes nécessaires à l'extinction du compte d'attente et, s'il y a lieu, l'intérêt et l'amortissement des travaux complémentaires prévus à l'article 8.

Le surplus sera versé annuellement au département.

Les sommes dues annuellement par le concessionnaire seront payées au département un mois après que M. le ministre des travaux publics aura arrêté les comptes de l'année. Les remboursements en retard seront passibles d'un intérêt de 4 % au profit du département.

Art. 12. — Le département touchera seul les subventions versées par les communes et les particuliers et celles qui seront accordées par l'État en exécution de la loi du 11 juin 1880.

Il demeurera chargé de rembourser, s'il y a lieu, l'Etat et les communes dans les conditions fixées par l'article 15 de ladite loi.

Art. 13. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du bordereau des prix et du cahier des charges ci-annexés, à l'exécution desquelles M. Lemonnier s'engage d'une façon formelle.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, modifié par décret du 13 février 1900, sauf les dérogations ou additions introduites aux articles 5, 7, 8, 8 *bis*, 8 *ter*, 13, 15, 19, 29 *bis*, 29 *ter*, 31, 35, 41, 51, 65 et 65.

Art. 14. — Le concessionnaire s'engage à n'employer que du personnel

'O.

fixe ou roulant, ainsi que du
çaise.

vention est subordonnée à la
le deux ans et à l'obtention,
, au taux maximum résultant

rait la nullité de la présente
serait celle de Castres à Mu-

rait au concessionnaire une
demniser de la préparation
ont la propriété du départe-

rtir de la déclaration d'utilité
une société anonyme, dont
liquées par l'article 18 de la

naire pour l'accomplissement
présente convention. Le con-
ent responsable avec la nou-
it de ladite convention.
ar décret délibéré en conseil

, le 29 décembre 1900.

RGES

TION

l'intérêt local qui fait l'objet
gnes de :

Saint-Juéry ;

encés dans un délai de deux
blique. Ils seront poursuivis
xploitation dans un délai de
la section de Pierre-Ségade à
plus tard.

'ent être produits par le con-
re ou pour chaque section de

)fficiel du 5 avril 1901.

1° Un extrait de la carte au 1/80,000ᵉ ;

2° Un plan général à l'échelle de 1/10,000ᵉ ;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5,000ᵉ pour les longueurs et de 1/1,000ᵉ pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

4° Un certain nombre de profils en travers, à l'échelle de 5 millimètres pour mètre, et le profil type de la voie à l'échelle de 2 centimètres pour mètre ;

5° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles des projets et un devis descriptif dont lequel seront reproduites, sous formes de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6° Un plan de pose de la voie.

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie, lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35,000 francs pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le préfet, au nom du département, et par le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas $2^{m},30$ et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, sera au plus de $3^{m},50$ pour les locomotives et de $3^{m},30$ pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de $1^{m},20$.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 60 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

En profil du type rétréci applicable aux tranchées dans le rocher, le fossé latéral sera bordé par une maçonnerie à pierres sèches de 35 centimètres de hauteur et 30 centimètres d'épaisseur en couronne. L'arête extérieure de cette maçonnerie se trouvera à 40 centimètres de la limite du matériel roulant. Des dalles de 2 mètres de longueur et 50 centimètres au minimum de largeur, espacées de 25 en 25 mètres d'axe en axe, seront posées sur le fossé ; au droit des dalles, la maçonnerie à pierres sèches sera remplacée par de la maçonnerie en moellons ordinaires.

Au droit des murs de soutènement, la largeur libre entre l'arête du mur et la limite du matériel roulant sera de 80 centimètres ; elle sera de 70 centimètres entre cette limite et l'arête intérieure du garde corps. Les murs auront une largeur minimum en couronne de 70 centimètres. En outre, il sera établi de 25 en 25 mètres des garages laissant un espace libre de 1 mètre entre la lmite du matériel roulant et l'intérieur du garde-corps en fer scellé sur le garage.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il devra être réservé entre les obstacles isolés se trouvant au-dessus du niveau des marchepieds latéraux le long des voies principales et les parties les plus saillantes du matéreil roulant une distance d'au moins 60 centimètres.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres sauf, dans les cas exceptionnels où il pourra être abaissé à 50 mètres et même 40 mètres dans les traverses.

Une partie de 20 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 27 millimètres par mètre entre Castres et Pierre-Ségade et à 40 millimètres sur les autres parties du réseau, les courbes comptant pour des rampes calculées en millimètres par la formule $\frac{500}{R}$ (R en mètres).

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire et versant leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Les restrictions des alinéas 2 et 4 du présent article ne s'appliquent qu'aux sections sur siège propre.

Art. 8 *bis*. — Dans les sections où le chemin de fer sera établi sur la voie publique, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépressions, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage ou un empierrement, suivant que la chaussée sera pavée ou empierrée, de 35 centimètres d'épaisseur qui règnera dans l'entre-rails et à 60 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage ou cet empierrement.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du chemin de fer (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2^{m},60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel roulant avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de 2^{m},10 au moins.

Le concessionnaire construira en outre, suivant les dispositions qui lui seront indiquées avant la réception générale de la voie ferrée, des gares pour les dépôts de matériaux d'entretien de la voie publique ; la profondeur de ces gares, mesurée à partir de l'arête extrême de l'accotement, sera de 1^{m},50 au minimum ; elles seront réparties à raison de 10 mètres carrés de surface moyenne par 150 mètres de longueur de voie publique.

Un intervalle libre d'au moins 1^{m},40 de largeur sera réservé d'autre part entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblais ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Lorsque l'espacement de deux files d'arbres d'une voie publique sera égal ou supérieur à 6 mètres, le concessionnaire devra satisfaire aux conditions qui précèdent, sans abattre aucune file d'arbres.

Le concessionnaire sera dispensé de poser des contre-rails.

Art. 8 *ter*. — Dans les traverses des villes et villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec

trottoirs ou du moins entre les
nent de trottoirs et suivant le

st fixé d'après les cotes sui-

nt à ménager en vue de l'éta-
eur sera mesurée à partir des
on des alignements approuvés,

rtie la plus saillante) et le bord

s voitures ordinaires, 2m,60.
2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu dès à présent que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après.

Castres, Roquecourbe, Lacrouzette, le Bouissas, Vabre, Lacaze, Pierre-Ségade, Gijounet-Lacaune, Murat, Ferrières, Brassac, Albi-Orléans, Albi-Montplaisir, Saint-Juéry. Villefranche, le Frayssé, Alban, Valderiés et Valence, et, en outre, des haltes ou arrêts facultatifs partout où cela sera reconnu nécessaire par le conseil général.

Les stations seront aménagées suivant des types économiques, mais proportionnées à l'importance du trafic et suffisantes pour le desservir commodément.

Le concessionnaire devra fournir au moins, dans chacune d'elles, un abri pour les voyageurs et un local clos et couvert pour les marchandises. Dans toutes les haltes, il sera fourni un abri convenable pour les voyageurs. Dans les arrêts facultatifs, il n'y aura aucune installation.

Des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises seront établis aux gares de jonction avec le réseau des chemins de fer d'intérêt général.

A la demande du concessionnaire, il pourra être établi, à titre provisoire, en pleine voie, des aiguilles volantes avec voies de garage pour faciliter l'exploitation des forêts, carrières et toutes autres exploitations agricoles et industrielles.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détails de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500ᵉ indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — Comme au type.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 6 mètres pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal ou rural.

Pour les viaducs, la hauteur libre, à partir du sol de la route, au-dessus de la chaussée dans toute sa largeur, ne sera pas inférieure à $4^{m},30$.

La largeur entre les parapets sera au moins de $3^{m},70$. La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie exécutera les ouvrages d'art pour les deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de $6^{m},50$.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 6 mètres pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal ou rural.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de $3^{m},70$ pour les chemins à une voie et de $6^{m},50$ sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres ou moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera aménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses de voitures, ne sera pas inférieure à $4^{m},10$.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails et contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45°, à moins d'une autorisation formelle de l'administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins 4 mètres pour tous les autres chemins.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à 20 millièmes au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage.

Art. 14. — Comme au type.

Art. 15. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 3m,70 de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie et 6m,50 sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des appareils ne pourra être inférieure à 1 mètre.

La hauteur, le débouché et les dispositions de tous les ouvrages d'art seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales, sur le vu de projets d'exécution présentés par le concessionnaire.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par le concessionnaire, pour le service du chemin de fer, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera, sera supporté, suivant les cas, par l'Etat, le département ou les communes intéressées, d'après l'évaluation contradictoire qui sera faite par les ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente et par les ingénieurs du concessionnaire.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 3m,70 de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et 6m,50 de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de 4m,70 au moins. La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4m,10. L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17 à 19. — Comme au type.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogr. au moins par mètre courant sur les voies de circulation. Entre Puech-Auriol et Lacaze, sur la ligne de Castres à Murat, on adoptera un type de voie renforcée au moins équivalent à celui des voies d'intérêt général de la Corse.

L'espace maximum des traverses sera de 80 centimètres d'axe en axe.

Les voies seront renforcées par des selles dans les courbes et aux joints dans les alignements.

Art. 20 à 29. — Comme au type.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 29. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la dilligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 29 *bis*. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage ou l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 60 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 29 *ter*. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique, il devra être pourvu, par le concessionnaire, à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des travaux de réfection ; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Art. 30. — Comme au type.

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7. Il devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions fixées ou à fixer pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles

ations autorisées par le
ales à la voie.
de banquettes avec dos-
iennes et éclairées pen-

l'intérieur assises seront
0 de hauteur.
linés, et les dossiers seront

iformera, pour la dispo-
x prescriptions qui seront

'a l'indication du nombre

lant la saison froide, sauf
ervice du contrôle.
s au transport des mar-
des bestiaux, les plates-
ériel roulant, seront de

service de ce matériel, de

itrer dans la composition
avec les déclivités de la

vagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours les lignes du réseau dans chaque sens est fixé à trois.

Art. 33. — Comme au type.

TITRE III

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 34. — La durée de la concession pour le réseau mentionné à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin soixante ans après.

Art. 35. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les usines et installations de toute nature établies en vue de la production et du transport de l'énergie électrique ou autre destinée à l'exploitation du chemin de fer, les maisons de garde, etc. Il en sera de même

de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc., et des objets mobiliers dont la valeur aura été portée au compte des travaux de premier établissement ou des travaux complémentaires.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, qui ne devraient pas lui faire nécessairement retour, le département se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel au département.

Le département sera tenu si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux combustibles et approvisionnements de tout genre, sur estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ses approvisionnements de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 36. — Comme au type.

Art. 37. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet les projets définitifs ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par les articles 2 et 3, il encourra la déchéance, qui sera prononcée par le ministre des travaux publics après une mise en demeure, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme de 80.000 fr., qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 38 à 41. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,06	0,03	0,09
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2 classe) ou à lames flexibles vernissées.	0,033	0,017	0,05
Les prix seront les mêmes pour les places debout sur les plates-formes.			
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0,01	0,005	0,015
Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes			
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait . .	0,07	0,003	0,010
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés, seront sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,22	0,18	0,40
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epicerie. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,12	0,08	0,20
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bière. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Foins. — Fourrages. — Paille . . .	0,10	0,08	0,18
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. .	0,084	0,056	0,14
4e classe. — Houille. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	0,07	0,05	0,12
5e classe. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre.	0,045	0,03	0,075

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e, 4e et 5e classes, réduction 1/5e .			
Les marchandises de faible densité ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube mais pesant plus de 150 kilogrammes payeront 1/4 en sus du tarif précédent.			
Toutes marchandises pesant 150 kilogrammes ou moins, sous le volume d'un mètre cube, payeront 1/2 en sus du tarif précédent.			
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide . .	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. .	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes .	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 3 kilomètres, elle sera comptée pour 3 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogr.

Les fractions de poids ne seront pas comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogr.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. payera comme 10 kilogr. ; entre 10 et 20 kilogr., comme 20 kilogr., etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogr. ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogr. ; 3° au-dessus de 10 kilogr., par fraction indivisible de 10 kilogr.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 30 centimes.

Art. 42 à 53. — Comme au type.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 53 à 60. — Comme au type.

Art. 60. — Le Gouvernement, le département et les communes auront le droit de concéder de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Les concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation du paragraphe 1er de l'article 31 ; ainsi que des règlements de police et de services établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, lesdits concessionnaires ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, 1 kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le ministre des travaux publics statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Le concessionnaire ne pourra toutefois être tenu à admettre sur ses rails un matériel dont le poids serait hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu au point de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toutes les lignes, l'administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Le concessionnaire sera tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Il sera fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage desdites gares, et les redevances à payer par les compagnies nouvelles seront, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il sera statué, le concessionnaire entendu, savoir :

Par le préfet, si les deux chemins sont d'intérêt local et situés dans le même département

Par le ministre, si les deux lignes ne sont pas situées dans le même département ou si l'un des deux chemins est d'intérêt général.

Le concessionnaire se conformera aux mesures qui pourront lui être prescrites par l'administration en vue d'établir des moyens de transbordement commodes pour les marchandises dans toutes les gares de raccordement avec une autre voie ferrée et en vue d'éviter, autant que possible, un parcours trop long aux voyageurs et aux marchandises devant passer d'une voie à l'autre.

Art. 61. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de carrières, de mines ou d'usines, avec tout propriétaire ou concessionnaire de magasins généraux et avec tout concessionnaire de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure, qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderaient un embranchement ; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de carrières, de mines et d'usines, des propriétaires ou concessionnaires de

magasins généraux ou des concessionnaires de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel ni aucuns frais particuliers pour le concessionnaire.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires, et sous le contrôle du préfet. Le concessionnaire aura le droit de faire surveiller par ces agents cet entretien ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le préfet pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Le préfet pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de carrières, de mines ou d'usines, de magasins généraux ou d'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure avec la ligne principale du chemin de fer.

Le concessionnaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus de 1 kilomètre. Ce temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par le concessionnaire, il pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les dépenses qui résulteront des mesures prescrites, s'il y a lieu, par le préfet statuant sur l'avis du service du contrôle, pour la surveillance et le gardiennage des aiguilles et des barrières d'embranchement industriel, seront à la charge des propriétaires des embranchements ; mais les gardiens seront nommés et payés par le concessionnaire.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, le concessionnaire entendu.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte du concessionnaire, et après avoir

entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, sans préjudice de tous dommages-intérêts que le concessionnaire serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, il est autorisé à percevoir un prix fixe de 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opèreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Tout wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 5,000 kilogr., déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par le préfet, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 62 à 65 — Comme au type.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 60 fr. par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Un supplément de 63 fr. par kilomètre et par an sera versé pendant la période de construction, étant entendu que cette période commencera à partir de la déclaration d'utilité publique et se terminera, pour chaque ligne, au 31 décembre de l'année où cette ligne aura été entièrement ouverte à l'exploitation.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions directes, au profit du département.

Art. 66. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 80.000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celle de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les neuf dixièmes en seront rendus au concessionnaire par dixième et proportionnellement à l'avance des travaux. Le dernier dixième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 67. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Albi.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Tarn.

Art. 68. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Tarn, sauf recours au conseil d'État.

Art. 69. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ainsi que de la série des prix ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Fait à Albi, le 29 décembre 1900.

DÉCRETS

(N° 132)

[25 mars 1901]

Décret approuvant une substitution de concessionnaire pour l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Cormeilles à Glos-Montfort (Eure).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Laborie frères de la « Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Cormeilles à Glos-Montfort et extensions » comme concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Cormeilles à Glos-Montfort, dont l'établissement, dans le département de l'Eure, a été déclaré d'utilité publique par la loi ci-dessus visée du 14 avril 1899.

Art. 2. — Il est interdit à la « Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Cormeilles à Glos-Montfort et extensions », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction ou l'exploitation de la ligne mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 133)

[3 avril 1901]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Lorient (Morbihan) et sa banlieue.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Lorient et sa banlieue, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs et comprenant les trois lignes ci-après :

1° De Kériado à la Perrière, avec embranchement de la rue Poissonnière à l'arsenal;

2° De la place Bisson à Plœmeur, avec embranchement de la rue du Morbihan à la petite porte de l'arsenal;

2° Du pont tournant au pont de Kérentrech, avec embranchement du cours Chazelles à la gare du chemin de fer d'Orléans.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Lorient est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, les 16 février-4 mars 1901, entre le maire de Lorient, au nom de la ville, d'une part, et la compagnie des tramways de Lorient, d'autre part, pour la rétrocession du réseau de tramways sus-mentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Lorient,

sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation du réseau de tramways mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION

Entre :

1° M. L'Helgoualc'h (Adolphe), chevalier de la Légion d'honneur, maire de la ville de Lorient ;

Agissant au nom de ladite ville, en vertu des délibérations du conseil municipal, en date des 4 et 7 avril 1896, 30 avril 1898 et 21 août 1899, et sous réserve du décret déclaratif d'utilité publique à intervenir,

D'une part ;

2° M. le général Leplus, président du conseil d'administration de la compagnie des tramways de Lorient, société anonyme au capital de 2 millions de francs, dont le siège est à Paris, 28, rue du Rocher ;

Et M. de Brancion, ingénieur, demeurant à Asnières, rue du Château, n° 96, également administrateur de la compagnie des tramways de Lorient ;

Agissant tous deux au nom de ladite compagnie, en vertu d'une délibération du conseil d'administration, en date du 19 mars 1898, dont un extrait certifié demeurera annexé aux présentes, M. de Brancion agissant en outre en son nom personnel,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Lorient rétrocède à la compagnie des tramways de Lorient, qui accepte la construction, l'exploitation et l'entretien d'un réseau de tramways à traction électrique, tel qu'il est décrit dans les articles 1 et 2 du cahier des charges annexé au présent traité, sous la réserve qu'elle en obtiendra elle-même la concession qu'elle s'engage à solliciter de l'Etat dans les conditions stipulées par la loi du 11 juin 1880.

Aucune indemnité ne serait due au rétrocessionnaire éventuel dans le cas où la concession ne serait pas accordée ou ne le serait qu'à des conditions que la ville considérerait comme inacceptables pour elle. Dans ce cas, le cautionnement dont il sera parlé ci-après serait seulement remboursé au rétrocessionnaire.

Art. 2. — En outre des lois et décrets d'ordre général relatifs aux tramways, le rétrocessionnaire est et demeure assujetti pendant toute la durée de la concession aux clauses du présent traité et aux clauses du cahier des charges ci-annexé, au lieu et place du concessionnaire, de même qu'il est subrogé aux avantages en résultant pour le concessionnaire. Ce cahier des charges est conforme au cahier type annexé au décret du 6 août 1881 et modifié par décret du 13 février 1900, sauf modifications aux articles 6, 7, 11, 15, 21, 23, 29 et 33 et suppression des articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 38 et 39.

En particulier, le réseau qui fait l'objet du présent sera construit,

exploité et entretenu par les soins et aux frais, risques et périls exclusifs du rétrocessionnaire, sans qu'il puisse résulter aucune réclamation ni recours, soit de sa part, soit des tiers contre la ville de Lorient pour quelque cause que ce soit.

Par dérogation expresse à ce qui précède, la dépense qui pourra incomber au rétrocessionnaire, du chef de la passerelle à établir à l'extrémité ouest du bassin à flot, ne pourra pas excéder 40,000 fr., la différence entre cette somme et le montant des dépenses réelles restant à la charge de la ville de Lorient.

Art. 3. — Il demeure convenu qu'au cas où la ville de Lorient viendrait à construire un nouvel hôpital hospice sur le plateau de la Ville-Neuve, la compagnie serait tenue d'y établir une voie, dont elle s'engage dès maintenant à accepter la rétrocession, et d'assurer, sur ce nouveau tronçon, le service des tramways comme sur le reste du réseau à elle concédé, et ce dans un délai de six mois du jour de la déclaration d'utilité publique de la nouvelle ligne.

Indépendamment de cette ligne supplémentaire, la ville de Lorient, pendant tout le cours de la rétrocession, pourra accorder ou demander de nouvelles concessions de tramways. A conditions égales, la compagnie jouira d'un droit de préférence pour la construction et l'exploitation de ces nouvelles lignes, mais durant les dix premières années seulement de la présente rétrocession.

En cas de refus, ou à défaut de réponse de sa part dans le délai de deux mois du jour de l'avis du maire, la ville pourra concéder ou rétrocéder les nouvelles lignes ou embranchements à qui bon lui semblera, sans indemnité envers la compagnie.

La ligne du nouvel hospice et les lignes éventuelles à créer seront rétrocédées et exploitées aux mêmes conditions que le réseau décrit à l'article 1er du présent traité, sous réserve de la décision à prendre par l'autorité supérieure.

Art. 4. — Les lignes à exploiter par le rétrocessionnaire seront à traction électrique avec conducteurs souterrains (système Diatto), sauf dans la partie de la ligne B (définie à l'article 2 du cahier des charges) comprise entre la rue du Poteau et la place de Plœmeur, pour laquelle le courant arrivera aux moteurs par fils aériens, ainsi que dans un rayon de 50 mètres avant et après l'usine.

Art. 5. — Tous remaniements de trottoirs et tous travaux que l'administration municipale ou le service du contrôle jugerait nécessaires, soit aux chaussées, soit aux trottoirs pour l'établissement ou l'exploitation des voies du réseau et même en cas de déplacement ou d'enlèvement de ces voies, seront exécutés par le service municipal, au compte de la compagnie, qui en payera le montant sur règlements faits par l'architecte-voyer de la ville, arrêtés par le maire.

Art. 6. — Les matériaux provenant des chaussées de la ville, qui ne seront pas utilisés dans la pose de la voie, resteront à la disposition de la ville, si bon lui semble, à charge par elle de les faire enlever.

Art. 7. — Le matériel à employer par la compagnie devra être de provenance française.

Art. 8. — Les employés, ouvriers et manœuvres, tant pour les cons-

tructions que pour l'exploitation, devront être de nationalité française.

Art. 9. — L'usine de production et de distribution d'énergie électrique pour la traction des tramways, ainsi que le dépôt principal du matériel d'exploitation, seront établis sur l'emplacement choisi par la compagnie et agréé par le maire.

Cet emplacement, ainsi que les constructions et installations générales et particulières, servant à l'exploitation à établir sur le même terrain, devront appartenir au rétrocessionnaire et être libérés du prix d'achat.

Art. 10. — La compagnie recevra gratuitement dans ses voitures les pompiers en uniforme d'incendie et qui se rendraient sur le lieu d'un sinistre ; les employés des postes et des télégraphes, revêtus de leur uniforme ; les agents de police en tenue et les employés de l'octroi revêtus de leur uniforme. Le nombre total des agents de l'État et de la ville de Lorient (autres que les pompiers), ainsi transportés gratuitement, ne pourra excéder quatre sur la même voiture. Ces agents ne seront admis dans les voitures que s'il reste des places disponibles, après que les voyageurs attendant aux stations y seront montés, et ils devront occuper exclusivement des places debout de 2[e] classe.

Art. 11. — En raison des avantages pouvant résulter du présent traité, les parties décident ce qui suit :

La recette kilométrique moyenne venant à dépasser 27,000 fr. par an, la compagnie versera à la ville, à titre de participation, 25 p. 100 par an de l'excédent de la moyenne sur 27,000 fr.

La participation sera payable dans le courant du mois de janvier de chaque année.

Le pourcentage de la participation sera liquidé par les soins de la compagnie sur état dressé d'après les feuilles de perception des conducteurs de ses voitures, lequel état sera soumis à la vérification et revêtu, s'il y a lieu, de l'acceptation de l'administration municipale, qui aura le droit de contrôle sur les pièces comptables de l'exploitant.

A cet effet, la compagnie remettra l'état dont il s'agit à M. le maire dans la première quinzaine du mois de janvier, pour commencer dès la première année d'exploitation. Le prorata à courir de l'ouverture de l'exploitation au 1[er] janvier suivant ne sera pas soumis à la participation.

Art. 12. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations, une somme de 50,000 fr. en numéraire ou en rente sur l'Etat, calculés conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les sept dixièmes en seront rendus au rétrocessionnaire six mois après la mise en exploitation de la ligne. Les trois derniers dixièmes ne seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

Ce cautionnement sera affecté à la garantie de l'exécution du présent traité, dans les conditions prévues aux articles 20 et 21 du cahier des charges pour la concession des tramways de Lorient.

Art. 13. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Lorient.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Lorient.

Art. 14. — Les frais du présent et tous autres qui pourraient en être la conséquence seront supportés par la compagnie des tramways de Lorient, laquelle acquittera en outre toutes taxes ou contributions auxquelles pourraient donner lieu la concession, ainsi que les frais d'impression à trois cents exemplaires tant du présent traité que du cahier des charges et du décret de concession à intervenir.

Fait double à Paris, le 16 février 1901.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques agréés par l'administration.

Art. 2. — Ce réseau comprendra trois lignes et trois embranchements et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne A, de Kériado à la Perrière, partant, sur la route nationale n° 165, de l'embranchement du chemin vicinal de Plœmeur à Kériado, passant par la rue de Brest, le cours Chazelles, la place du Morbihan, la rue Victor-Massé, la place Alsace-Lorraine, la rue des Fontaines, la place Bisson, la rue Pont-Carré, la rue Poissonnière, le cours des Quais, le Pont-Tournant, la rue Carnot, la rue de Carnel et la route de la Perrière, et aboutissant à l'intersection de la route de la Perrière et du chemin des Bains-Bois.

Embranchement A¹, de la rue Poissonnière à l'Arsenal, suivant la rue du Port depuis son intersection avec la rue Poissonnière jusqu'à la grande porte de l'arsenal.

Ligne B, de la place Bisson à Plœmeur, partant de la place Bisson à Lorient, empruntant la place Saint-Louis, la rue du Morbihan, la rue Saint-Pierre, la place Alsace-Lorraine, la rue de la Patrie, la passerelle du bassin à flot, le quai Rohan, la place de Kerlin, la rue du Faouédic, l'avenue et la rue de Merville et la route de Plœmeur jusqu'à la place de l'église de Plœmeur.

Embranchement B¹, de la rue du Morbihan à la petite porte de l'arsenal, empruntant la rue des Colonies et la rue du Lycée.

Ligne C, du Pont-Tournant au pont de Kerentrech, se confondant avec la ligne A entre le Pont-Tournant et la place Bisson et avec la ligne B entre la place Bisson et la rue Saint-Pierre, empruntant, à partir de la rue Saint-Pierre, la rue du Morbihan jusqu'à la place du Morbihan, se confondant de nouveau avec la ligne A depuis la place du Morbihan jusqu'à la gare de Brest, enfin suivant la rue du Pont, depuis la rue de Brest jusqu'au pont suspendu de Kérentrech.

Embranchement C[1], du cours Chazelles à la gare, empruntant la rue Beauvais.

Art. 3. — Comme au type (*).

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marche-pieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres.

La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3 m. 50.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1 m. 50.

Art. 5. — Comme au type.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans une chaussée de même nature et de même épaisseur que celle de la voie publique empruntée, qui règnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais cette chaussée de 2 mètres de largeur totale.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel de tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2 m. 60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins 1 m. 10 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'il passe en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast de 2 mètres de largeur et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292, ou *Journal officiel* du 18 avril 1901.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de 6 mètres, cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de la chaussée de la voie publique au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie en matériaux d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire, dans les parties de routes ou de chemins dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre, l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de 1 m. 10 subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8 à 11. — Comme au type.

Art. 11. — Le mode d'exploitation comporte des arrêts fixes.

Le nombre et l'emplacement des stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs aux points indiqués ci-dessous :

Ligne A. — Ecole de Kériado (kiosque), chemin de Kersabiec, rue Louis-Roche, rue de Calvin, place de la Liberté, rue Beauvais (kiosque), rue du Cimetière, place du Morbihan (kiosque), rue de la Patrie, rue Paul-Bert, place Bisson (kiosque), rue du Port, cours des Quais, quai Rohan (kiosque), rue Duguay-Trouin, rue Le Sage, rue Duguesclin, cimetière de Carnel (kiosque), chemin des Bains-Bois.

Ligne B. — Place Bisson, fontaine de Neptune, rue des Fontaines, cours des Quais, usine des tramways, école de Merville (kiosque), rue Sainte-Brigitte, rues du Poteau, Lanveur, Croix de Kerdiret, Kérabus, chemin de Soy, chapelle Saint-Mathurin, place de l'Eglise à Plœmeur (kiosque).

Ligne C. — Point tournant (kiosque), rue du Port, place Bisson (kiosque), fontaine de Neptune, place du Morbihan (kiosque), rue du Cimetière, rue Beauvais (kiosque), rue de Brest, pont de Kérentrech (kiosque).

Des kiosques d'abri pour les voyageurs seront établis aux points suivants :

Ecole de Kériado, rue Beauvais, place du Morbihan, place Bisson, pont-tournant (quai-nord), pont-tournant (quai sud), cimetière de Carnel, place de Kerlin, pont de Kérentreh, place de l'Eglise, à Plœmeur.

Du 1[er] novembre au 30 avril, le service de la ligne A pourra être arrêté au cimetière de Carnel.

Le concessionnaire entendu, l'administration aura toujours la faculté d'autoriser l'arrêt en pleine voie, dans les termes de l'article 33 du règlement d'administration publique de 1881, modifié par le décret du 13 février 1900.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours et dans chaque sens est fixé comme suit :

Du 1[er] mai au 31 octobre, à :

84 sur la ligne A, 86 sur la ligne C et sur la partie de la ligne B comprise entre la place Bisson et la rue du Poteau, 14 sur la partie de la ligne B comprise entre les rues du Poteau et Plœmeur.

Du 1[er] novembre au 30 avril, à :

74 sur la ligne A ; 77 sur la ligne C et sur la partie de la ligne B comprise entre la place Bisson et la rue du Poteau ; 13 sur la partie de la ligne B comprise entre les rues du Poteau et Plœmeur.

Les embranchements A et B ne seront utilisés qu'aux heures d'entrée et de sortie des ouvriers de l'arsenal, pour les trains ouvriers.

L'embranchement C ne sera desservi qu'aux heures d'arrivée et de départ des trains du chemin de fer d'Orléans, et alors le service pourra être supprimé sur la partie de la ligne C comprise entre cet embranchement et le pont de Kérentrech.

Art. 15. — Les trains se composeront de trois voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 25 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 21. — Comme au type.

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881, ainsi que par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte totale de son cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le ministre des travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'Etat par

la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Art. 22. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX		
	de péage	de transport	Total
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
I. — Sur les lignes A et C, quelle que soit la distance parcourue, par voyage et par voyageur :			
1re classe. — Voitures couvertes, garnies de banquettes rembourrées, fermées à glaces et éclairées la nuit	0,133	0,067	0,20
2e classe. — Voitures couvertes, garnies de banquettes, fermées à glaces et éclairées la nuit, avec plateformes pour voyageur debout, ou voitures couvertes mais non fermées, garnies de banquettes et éclairées la nuit (ces dernières pendant l'été seulement, sauf pour les trains ouvriers où elles peuvent être utilisées toute l'année).	0,067	0,033	0,10
Trains ouvriers, aux heures d'entrée et de sortie de l'arsenal :			
1re classe	0,10	0,05	0,15
2e classe	0,033	0,017	0,05
II. — Sur la ligne B :			
1° Pour tout parcours sur le territoire de Lorient, mêmes tarifs que sur les lignes A et C;			
2° En dehors des limites actuelles de l'octroi, quelle que soit la distance parcourue, par voyage et par voyageur.			
1re classe.	0,133	0,067	0,20
2e classe	0,067	0,033	0,10
Trains ouvriers, aux heures d'entrée et de sortie de l'arsenal :			
1re classe.	0,10	0,05	0,15
2e classe	0,033	0,017	0,05

Le voyageur effectuant un parcours sur une des lignes situées sur le territoire de Lorient aura droit à un billet de correspondance lui permettant de continuer son trajet, sans supplément de prix, sur une autre ligne dans les limites actuelles de l'octroi. Le passage d'une ligne à l'autre ne pourra pas rétrograder et sa correspondance devra être utilisée dans la première voiture contenant des places disponibles de la classe à laquelle il aura droit.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'Etat. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Art. 24. — (Supprimé).
Art. 25. — (Supprimé).
Art. 26. — (Supprimé).
Art. 27. — (Supprimé).
Art. 28. — Comme au type.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30. — (Supprimé).
Art. 31. — (Supprimé).
Art. 32. — (Supprimé).

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — (Supprimé).

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35 à 38. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 38. — (Supprimé).
Art. 39. — (Supprimé).
Art. 40 et 41. — Comme au type.

Fait double à Paris, le 16 février 1901.

(N° 134)

[17 avril 1901]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département de la Haute-Garonne, d'une ligne de tramways entre Toulouse et Cadours par Grenade.

Le Président de la République française.
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Garonne, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Toulouse (gare Saint-Cyprien) et Cadours, par Grenade.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de six ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Haute-Garonne est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 10 avril 1901 entre le préfet de la Haute-Garonne, au nom du département, et la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse pour la rétrocession du tramway sus-mentionné, conformément aux conditions du cahier des charges et de la série de prix annexés à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges, la série de prix et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 52,920 fr. pour la ligne entière.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 10 avril 1901 pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Dans tous les cas, où conformément aux dispositions de la convention ci-dessus, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du tramway mentionné à l'article 1er ci-dessus ou du chemin du fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 6. — Le ministre des travaux publics et chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION

Entre les soussignés, M. Viguié, officier de la Légion d'honneur, préfet du département, en vertu des délibérations du conseil général, en date des 27 avril et 23 août, d'une part, et M. Mandement, agissant au nom de la compagnie du chemin de fer de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, dont le siège social est à Toulouse, 64, avenue de la Patte-d'Oie, et spécialement autorisé aux fins des présentes par délibération du conseil d'administration, en date du 25 août 1900, d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Haute-Garonne, qui est en instance pour obtenir la concession de la construction et de l'exploitation d'un tramway à voie de 1 mètre de Toulouse à Cadours par Grenade, d'une longueur de 48 kilomètres environ, s'engage à rétrocéder à M. Mandement, qui accepte, pour une durée de cinquante ans, la construction et l'exploitation de ce tramway.

Art. 2. — Il est entendu que la longueur à admettre en compte pour l'application de la convention sera celle qui résultera du chaînage contradictoire de la voie principale entre les axes des bâtiments extrêmes de la ligne, sans d'ailleurs que ce total puisse dépasser 48 kilomètres et demi.

Art. 3. — La construction de la ligne sera entièrement faite par les soins du rétrocessionnaire. Elle comprendra :

La totalité des dépenses, études, terrains, travaux et fournitures d'objets mobiliers et immobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation de la ligne, notamment les études et la confection des pro-

e les tracés de l'avant-projet, soumis à l'enquête, nsidérés comme arrêtés *ne varietur*, mais qu'ils seès les études définitives, des modifications recon-

errains nécessaires à l'établissement du tramway, dances, telles que déviation de routes, chemins ou de réparation, sauf le sol des voies publiques qui t au rétrocessionnaire ;

à faire à la compagnie du chemin de fer de Tou-Gesse pour l'utilisation de sa voie et de sa gare à

infrastructure, y compris l'appropriation du sol des ntées ou traversées ;

superstructure ;

le matériel roulant ;

es, l'outillage des gares, stations et haltes de la voie

e et de surveillance tels qu'ils sont définis à l'article ges.

riel roulant nécessaire à la mise en exploitation de la ité à 4 locomotives, 4 voitures mixtes à voyageurs, à voyageurs, 4 fourgons et 40 wagons à marchan-

ncession ce matériel venait à être reconnu insuffi-r satisfaire aux besoins de l'exploitation, il devrait étrocessionnaire au compte des travaux complémen-7 ci-après.

valeur aura été portée au compte-courant de pre-au compte des travaux complémentaires devra faire sans indemnité, à la fin de la concession.

nses de toute nature faites par le rétrocessionnaire le 3 ci-dessus seront réglées et lui seront rembour-s suivantes :

ins, travaux et fournitures seront comptés d'après nt faites ou livrées aux conditions et aux prix uni-ix ci-annexée, diminués du rabais de 2 %.

remboursement à faire à la compagnie du chemin Boulogne-sur-Gesse pour sa gare de Toulouse, les 'à l'ouverture de l'exploitation, plus une somme de ui sera remboursée au département pour les études nt été faites à ses frais.

tenu sera majoré des dépenses faites pour l'augmen-apital-actions et l'émission des obligations néces-tion et l'exploitation de la ligne, mais sans que en aucun cas dépasser 1/5 % du total en ques-

quoi qu'il arrive, le montant total du capital d'éta-dépasser la somme 2,646,000 fr., y compris toutes mprévisions.

e) Dans le cas où ce chiffre maximum ne serait pas atteint, il sera majoré, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre le maximum et le montant de la dépense.

Art. 6. — Pour rembourser le rétrocessionnaire des dépenses admises en compte, comme il est dit à l'article précédent, et calculées conformément aux stipulations de l'article 5 ci-dessus, il lui sera payé chaque mois, au fur et à mesure de l'exécution, des acomptes égaux aux trois quarts des dépenses correspondantes, lesquelles seront constatées par des états de situation approuvés par l'administration, sans que la totalité de ces acomptes puisse dépasser les trois quarts du maximum fixé à l'article 5.

Lorsque la ligne rétrocédée aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera au rétrocessionnaire la somme nécessaire pour parfaire, s'il y a lieu, avec les acomptes déjà payés, les trois quarts des dépenses admises en compte, aux termes de l'article 5.

Ce payement sera effectué au plus tard deux mois après que le rétrocessionnaire aura produit le compte de premier établissement prévu à l'article 2 du décret du 20 mars 1882.

Art. 7. — Le quatrième quart des dépenses admises en compte, conformément à l'article 5 ci-dessus, sera fourni par le rétrocessionnaire.

Le département lui payera chaque année les intérêts au taux de 4 %, amortissement compris, du quart de la somme qui constituera sa part contributive dans les dépenses de premier établissement. Ces payements se feront par semestre. Toutefois, les annuités échéant en cours de construction ne seront payées au rétrocessionnaire qu'au moment de la mise en exploitation de la ligne.

En cas de déchéance, le payement de ces annuités serait suspendu et aucun remboursement ne serait dû au rétrocessionnaire pour la partie non amortie du capital fourni par lui.

Le département se réserve de rembourser à toute époque au rétrocessionnaire tout ou partie de sa dette de ce chef. Ce payement ne pourra d'ailleurs s'effectuer qu'après approbation du ministre des travaux publics.

Postérieurement à la clôture du compte de premier établissement, il pourra être tenu un compte de travaux complémentaires pour les dépenses telles que créations de gares nouvelles, agrandissement de gares, pose de seconde voie ou voie de garage et acquisition de matériel roulant. Ces dépenses seront faites par le rétrocessionnaire. en vertu d'une décision du conseil général, sans qu'elles puissent excéder 2.000 fr. par kilomètre.

Les capitaux nécessaires seront fournis par le rétrocessionnaire, qui sera autorisé à prélever sur les recettes nettes les intérêts au taux stipulé au présent article, pour le temps à courir sur la concession, des dépenses régulièrement constatées par l'administration.

En cas de déchéance, aucun remboursement ne sera dû au rétrocessionnaire.

Art. 8. — En cas de retard dans les délais prévus par les articles 20 et 21 du cahier des charges ci-annexé pour livraison à l'exploitation, le rétrocessionnaire payera au département une amende de 50 fr. par jour de retard, et ce, sans préjudice des pénalités prévues par le cahier des charges.

ne sera applicable qu'au cas où il sera démon-
lu fait du rétrocessionnaire.

lleurs que le département aura un délai de trois
jets d'exécution et un délai d'un mois pour exa-
propositions de détail qu'il aura demandés.

er janvier de la troisième année qui suivra l'ou-
essionnaire sera tenu de prélever sur les dé-
omme de 200 fr. par kilomètre pour constituer
e pour renouvellement jusqu'à 2.000 fr. par

e rétrocessionnaire percevra les revenus, sera
en titres de rentes sur l'Etat, soit en obligations
de chemins de fer français, et sera déposé dans
département.
établi chaque année.
pourra toucher que d'accord avec le préfet et
aux de grosses réparations, de renouvellement

cession ou en cas soit de déchéance, soit d'in-
, le département retiendra ou prélèvera, s'il y a
es sommes nécessaires pour remettre toute la
l roulant, en bon état d'entretien. Le solde sera
s pour le département et de deux tiers pour le

on sera faite aux risques et périls du rétroces-
it les recettes :
d'exploitation F, portés en compte chaque an-
par kilomètre le chiffre maximum résultant de la

$$F = 900 + \frac{2}{3} R,$$

te la recette brute kilométrique, impôts dé-

à un nombre de trains fixés comme il suit :
ns chaque sens pour une recette inférieure à

dépassera 3,200 fr. il sera établi des trains sup-
sections, de manière que le parcours total ef-
nte proportionnellement à l'accroissement de la
ortion sera telle qu'à une augmentation de re-
0 francs corresponde un parcours supplémen-
par jour dans chaque sens sur toute la longueur

rocessionnaire entendu, exiger l'établissement
érieur au nombre prévu ; en ce cas, il sera
par la formule ci-dessus 35 centimes par kilo-

tendu que les trains supplémentaires que le

rétrocessionnaire mettrait en circulation en dehors des cas précédemment indiqués ne donneront pas lieu à cette allocation.

Art. 11.— L'établissement et le règlement des comptes d'exploitation, ainsi que l'application de la formule posée à l'article 10 ci-dessus, se feront d'après les règles suivantes :

Il sera fait masse pour l'ensemble de la ligne de toutes les recettes et de toutes les dépenses réellement faites et dûment justifiées.

Au décompte de ces dépenses seront portés :

a) Les frais directs et immédiats d'exploitation et notamment les frais de locations de terrains et les frais d'installation dans l'étendue des dépendances des gares communes, les frais de gare proprement dits et ceux de transbordement dans ces mêmes gares, le traitement du personnel d'exploitation de la ligne, les impôts, assurances et frais de contrôle, ainsi que la retenue pour fonds de réserve prévue à l'article 9 ci-dessus.

b) Pour la part incombant à la ligne de Toulouse à Cadours, et proportionnellement aux dépenses les frais généraux (qui ne devront pas dépasser 6 % des frais du § *a* ci-dessus), les loyers du siège social, les appointements des employés de l'administration centrale et les frais de matériel de cette administration, ceux du service des titres et les intérêts du fond de roulement à 4 %.

Quand les dépenses décomptées passeront le maximum donné par la formule de l'article 10 ci-dessus. elles seront réduites du dépassement, qui restera entièrement et définitivement à la charge du rétrocessionnaire.

Quand les dépenses décomptées n'atteindront pas le maximum donné par la formule de l'article 10 ci-dessus, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre leur montant et le maximum.

Lorsque les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi arrêtées, c'est-à-dire lorsqu'elles seront insuffisantes pour couvrir la somme réservée au rétrocessionnaire, y compris, s'il y a lieu, la prime d'économie, les insuffisances seront portées à un compte d'attente non productif d'intérêts, mais seulement pendant les trois premières années qui suivront l'ouverture complète à l'exploitation de la ligne, après qu'elle aura été livrée à la circulation. Passé ce délai, les insuffisances resteront à la charge du rétrocessionnaire.

Lorsque les recettes seront supérieures aux dépenses arrêtées comme il vient d'être dit, le rétrocessionnaire prélèvera sur l'excédent les sommes nécessaires à l'extinction du compte d'attente et l'intérêt au taux de 4 % des sommes dépensées pour travaux complémentaires.

L'excédent des recettes sur les diverses dépenses et prélèvements énunumérés ci-dessus, y compris les primes d'économie, reviendra au département et lui sera versé annuellement par le rétrocessionnaire.

Les sommes dues annuellement par le rétrocessionnaire seront versées annuellement au département un mois après que M. le ministre des travaux publics aura arrêté les comptes de l'année.

Les remboursements en retard seront passibles d'un intérêt de 4 % au profit du département.

Art. 12. — Le département touchera seul les subventions qui seront accordées par l'Etat, en exécution de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Il demeurera chargé de rembourser, s'il y a lieu, l'Etat dans les conditions fixées par l'article 15 de ladite loi.

Art. 13. — La présente rétrocession est faite aux charges, clauses et conditions de la série de prix et du cahier des charges, à l'exécution desquelles M. Mandement s'engage d'une façon formelle.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 16 août 1881, modifié par décret du 13 février 1900, sauf les dérogations ou additions introduites aux articles 4 (4 *bis*), 8 (art. 8 *bis*) 9 (9 *bis*), 11 (11 *a*, 11 *b*), 12, 20, 21, 23, 34 (34 *bis*), 38, 39, 41.

Art. 14. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et autant que possible du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 15. — Le rétrocessionnaire s'engage après entente avec le département et accomplissement des formalités réglementaires, à prolonger la ligne dans l'intérieur de la ville de Toulouse, en suivant la route nationale n° 20 jusqu'à la place Esquirol.

Art. 16. — La validité de la présente rétrocession est subordonnée à la déclaration d'utilité publique, dans le délai de deux ans, et à l'obtention, par le département, des subventions au taux maximum de la loi du 11 juin 1880.

Avant la signature du présent traité, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 40,000 fr. en numéraire ou en rente sur l'Etat calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'à l'expiration de la concession.

Dans le cas où la déchéance du rétrocessionnaire serait définitivement prononcée, la partie non encore remboursée deviendrait la propriété du département.

Art. 18. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Toulouse.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute modification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à M. le maire de Toulouse.

Art. 19. — Les frais d'enregistrement du cahier des charges et du présent traité seront supportés par le rétrocessionnaire.

Toulouse, le 10 avril 1901.

SÉRIE DE PRIX

1re Partie. — Infrastructure

I. — *Frais d'études.*

Frais d'études, le kilomètre de tramway concédé, 450 fr.

II. — *Terrains.*

Le mètre carré de terrain pour l'élargissement des routes et chemins, pour l'emprise dans les déviations et pour les gares, 50 centimes.

III. — *Travaux.*

Le mètre cube de déblais de toute nature sur route ou en dehors, provenant de la ligne ou des gares ou d'emprunts, compris transport, emploi ou remblai ou mise en dépôt, sujétions et frais de toute nature, 1 fr. 70.

Travaux accessoires sur les parties en déviation, règlements, perrés, murs de soutènement, gazonnements dans les talus, assainissements, abatage d'arbres.

Le kilomètre de tramway en déviation, 1,000 francs.

Bordures en terre pilonnée, déplacement de trottoirs, de matériaux, abatage et dessouchage d'arbres, allongement de ponceaux.

Le kilomètre de tramway sur accotement, 400 fr.

Démolition et réfection de chaussées et tous les travaux accessoires sur les parties de route où le tramway reste accessible aux voitures, par kilomètre, 1,000 fr.

Ouvrages d'art :

Aqueducs de 60 centimètres, y compris les têtes, le mètre linéaire, 60 fr.

Ponceaux de 1 mètre, y compris les têtes, le mètre linéaire 120 fr.

Ponceaux de 2 mètres, y compris les têtes, le mètre linéaire, 230 fr.

Ponceaux de 3 mètres, y compris les têtes, le mètre linéaire, 300 fr.

Pont de 12 mètres d'ouverture sur l'Aussonnelle, 24,000 fr.

Passage supérieur de 4 mètres de largeur, 5,000 fr.

Murs de soutènement sur les parties de route où le profil en long est modifié.

Le mètre cube de maçonnerie, 20 fr.

Passages à niveau avec contre-rail, rectification de routes, chemins et cours d'eau.

Le kilomètre de tramway concédé, 650 fr.

2e partie. — Superstructure.

I. — *Voie et matériel fixe.*

Voie en acier en rails Vignole de 18 kilogrammes, le mètre linéaire, posée sur traverses de 1 m. 70 × 0,18 × 0,12 espacées d'axe en axe de 30 centimètres, y compris éclisses de 6 kilogrammes la paire, boulons d'éclisses en acier de 260 grammes, tirefonds de 300 grammes, fourniture et pose de ballast, y compris les moyens d'écoulement des eaux (buses ou écharpes à ciel ouvert) sous la voie, par mètre linéaire, 19 fr.

Changements, croisements de voies, par appareil et non compris les voies, l'un 800 fr.

Plaques tournantes pour machines, l'une, 2,500 fr.

Grues fixes de 6 tonnes, l'une, 6,000 fr.

Ponts à bascule de 15 tonnes, l'un, 2,000 fr.

Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie :
Par kilomètre de tramway concédé, 500 fr.
Alimentation d'eau, l'une, 5,000 fr.

II.—*Stations.*

Stations des chefs-lieux de canton : maisonnette avec salle pour le public, halle couverte, quais, trottoirs, cours, etc., l'une, 12,000 fr.

Stations intermédiaires : abri et quai découvert pour marchandises et empierrement des cours, l'une, 4,000 fr.

Remise pour une machine avec dortoir, 4,000 fr.

Ligne téléphonique avec postes.

Par kilomètre de tramway, 250 fr.

Installations générales de la traction comprenant : ateliers, remises à voitures et magasins, logements d'employés, bureaux.

Par kilomètre de tramway, 500 fr.

Part dans l'utilisation de la gare de Toulouse, 100,000 fr.

3e partie. — Matériel roulant.

Locomotives du poids de 17 tonnes à vide, l'une. 35,000 fr.

Voitures mixtes à voyageurs (six places de 1re et seize places de 2e classe), l'une, 6,000 fr.

Voiiures de 2e classe à trente places, l'une, 5,000 fr.

Fourgons à bagages portant 8 tonnes et contenant le compartiment des postes, l'un, 4.000 fr.

Wagons divers à marchandises, l'un, 2,500 fr.

Pièces de rechange et divers :

Par kilomètre de tramway, 500 fr.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par moteur mécanique agréé par l'administration.

Art. 2. — La ligne ira de Toulouse à Cadours en passant par Grenade et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Route nationale n° 124, routes départementales n° 7 et 13, chemins vicinaux n° 7 et 9, chemin d'intérêt commun n° 25 (déclassé), de Merville à Grenade, chemin de grande communication n° 5, chemin d'intérêt commun n° 44.

Art. 3. — Comme au type (*).

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2 m. 10, et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 m. 20. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3 m. 50 pour les locomotives et de 3 m. 30 pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

Art. 4 *bis*. — Dans les parties en déviation, la largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur des rails et l'arête supérieure du ballast, sera de 60 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres et l'on ménagera, au pied de chaque talus de ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Art. 5 à 8. — Comme au type.

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs, et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, $1^{m},10$. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites ;

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, $2^{m},60$;
2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Quand l'établissement du tramway sur de larges trottoirs, existant dans les traverses, aura été autorisé, on fera application de l'article 7.

Art. 8 *bis*. — Dans le cas où les routes nationales ou départementales ou les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par la voie ferrée, les rails devront être posés sans aucune saillie ou dépression sur la surface des routes et chemins, de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement du tramway et des routes ou chemins ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45°, à moins d'une autorisation spéciale de l'autorité.

L'ouverture des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour les routes nationales, 4 mètres pour les autres voies.

(*) Voir le type *Ann.* 1882 p. 292 ou *Journal Officiel* du 18 avril 1901.

Le concessionnaire sera dispensé de poser des barrières aux passages à niveau.

La déclivité des routes ou chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à 20 millimètres au plus, sur 10 mètres de part et d'autre de chaque passage. Sur les autres points, lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison sur les routes modifiées ne pourra excéder 3 centimètres pour les routes et 5 centimètres pour les chemins.

Le préfet restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause en ce qui touche les routes départementales et les chemins vicinaux.

Le ministre statuera pour les routes nationales.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaires afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 9 *bis*. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant toute la durée de la concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été suspendu ou modifié par ces travaux, et de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité des chambres d'emprunt.

Les ouvrages à construire à la rencontre des rivières et des cours d'eau quelconques auront au moins 3^{m},70 entre les parapets ou entre les têtes s'il n'existe pas de parapets.

Le débouché des ouvrages sera déterminé dans chaque cas particulier par l'administration, suivant les circonstances locales et les propositions du concessionnaire, après avoir pris l'avis du service de l'hydraulique agricole.

Tous les aqueducs, ponceaux ou ponts à construire seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 18 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur traverses en bois.

Art. 11. — Les trains ne s'arrêteront qu'aux gares, stations ou haltes.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs et des gares pour la réception et la livraison des marchandises,

suivant les indications ci-après : Toulouse, Blagnac, Cornebarieu, Aussonne, Merville, Grenade, Saint-Cézert, Launac, Galambrun, Drudas, Puysségur, Cadours.

Art. 11 *bis*. — L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition de terrain par voie d'expropriations soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et demeure en temps soumis à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de ces lois et règlements.

Art. 11 *ter*. — Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain en présence d'un représentant du département, ainsi qu'un plan cadastral du tramway et de ses dépendances. Il fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée aux archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du tramway, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral. Addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage ou l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 50 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Dans les parties sur route comme dans les parties en déviation, la ligne et ses dépendances seront constamment entretenues en bon état de façon que la circulation y soit toujours facile et sûre. Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Art. 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à deux.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les trains se composeront de dix voitures au plus et leur longueur ne dépassera pas 50 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure, ou de 25, s'il est fait usage de freins continus.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16. — La durée de la concession de la ligne mentionnée à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin cinquante ans après.

Art. 17 à 20. — Comme au type.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881 ainsi que par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le ministre des travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Art. 22. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Voyageurs. Voitures couvertes à banquettes rembourrées, garnies et fermées à glaces, au moins pendant l'hiver (1re classe)	0,06	0,03	0,09
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres, au moins pendant l'hiver (2e classe)	0,04	0,02	0,06
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs . . . . . Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.	0,01	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. . .	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0,015	0,01	0,025
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraiche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0,10	0,07	0,17
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,07	0,04	0,11

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,06	0,03	0,09
Tarif spécial par wagon complet de 8 tonnes ne devant contenir qu'une seule nature de marchandises.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes	0,05	0,03	0,08
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, 50 centimes par wagon et par kilomètre	•	»	0,50
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	1,80	1,20	3 •
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,35
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de	0,18	0,12	0,30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de	0,60	0,40	1 •

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Dans aucun cas il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art. 24 à 33. — Comme au type.

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire, directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixée à 15 centimes par tonne pour le premier kilomètre et à 7 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier ; tout wagon envoyé sur un même

branchement par le concessionnaire sera payé comme wagon complet, alors même qu'il serait incomplètement chargé.

Art. 34 *bis*. — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, s'il en est requis par le ministre des travaux publics, les lignes et appareils télégraphiques ou téléphoniques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Il devra toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation du ministre des postes et des télégraphes.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre des postes et des télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique ou téléphonique de l'Etat sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie : il ne pourra s'opposer à ce que l'Etat se serve des poteaux qu'il aura établis afin d'y accrocher ses propres fils.

Le concessionnaire est tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des appareils télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que l'organisation à ses frais du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

Les agents des postes et des télégraphes voyageant pour le contrôle du service de la ligne électrique du chemin de fer ou du service postal exécuté sur cette ligne auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du concessionnaire, sur le vu de cartes personnelles qui leur seront délivrées.

Dans le cas où l'Etat s'engagerait à fournir au concessionnaire une subvention par annuités, la même gratuité s'appliquerait aux agents voyageant pour la construction ou l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques établies le long de la voie ferrée.

Le Gouvernement aura la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques ou téléphoniques, sans nuire au service du chemin de fer. Il pourra aussi déposer sur les terrains dépendant du chemin de fer le matériel nécessaire à ces lignes ; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le préfet que le concessionnaire a besoin de ces terrains pour le service du chemin de fer.

Sur la demande du ministre des postes et des télégraphes, il sera réservé dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique ou téléphonique et son matériel.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes télégraphiques ou téléphoniques, de donner aux employés des télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture des fils télégraphiques ou téléphoniques, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

En cas de rupture des fils télégraphiques ou téléphoniques ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur-ingénieur de la ligne télégraphique, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Il sera alloué au concessionnaire une indemnité de 50 centimes par kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait du concessionnaire ou de ses agents.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels par ses fils et appareils, et dans des conditions qui seront déterminées par le ministre des postes et des télégraphes.

Dans le cas où le ministre des postes et des télégraphes jugera utile d'ouvrir au service privé certaines gares de la ligne, il devra s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service.

Les fonctionnaires, agents et ouvriers commissionnés chargés de la construction, de la surveillance et de l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques ont accès dans les gares et stations et sur la voie ferrée et ses dépendances, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35 à 38. — Comme au type.

Art. 38. — (Supprimé).

Art. 39. — (Supprimé).

Art. 40. — Comme au type.

Art. 41. — Supprimé.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 135)

[28 avril 1899]

Travaux publics. — Construction d'une voie ferrée. — Décompte.
(sieur Cantin)

Art. 28. — Force majeure. — Réclamation, fondée sur la rigueur de l'hiver, qui aurait constitué un évènement de force majeure, présentée après l'expiration du délai de dix jours à partir du dommage ; non recevabilité (V).

Carrières. — Difficultés d'exploitation ; non lieu à indemnité si, aux termes du devis, l'entrepreneur a reconnu que l'inspection du terrain et les moyens d'investigation dont il a pu disposer suffisaient pour son rabais en tenant compte de l'aléa inhérent à la nature du marché (VI).

Matériel fourni par l'Etat, perdu ou détérioré, responsabilité de l'entrepreneur qui n'a fait aucune réserve en signant l'inventaire et n'établit à la charge des agents de l'Etat aucun fait pouvant l'exonérer de cette responsabilité (II).

Régie. — Ordre de service non exécuté, exécution en régie des travaux nécessaires ; régularité (III).

Réclamations présentées tardivement (IV) ou après que les constatations de fait sont devenues impossibles (I); rejet.

Vu la requête présentée pour le sieur Cantin, entrepreneur de travaux de ballastage et de pose de voies de la ligne de Chatellerault à Tournon-Saint-Martin, et tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté en date du 11 août 1893, par lequel le conseil de préfecture du département de la Vienne, a rejeté en partie ses réclamations contre le décompte de l'entreprise ;

I. *En ce qui concerne le relèvement des traverses :* — Considérant qu'aux termes de l'article 25 *bis* du devis, l'entrepreneur était tenu de poser provisoirement la voie sur la terre pour effectuer le transport du ballast, et de faire ensuite disparaître les empreintes des traverses qui se

seraient enfoncées dans la plate-forme, que s'il entendait soutenir que ce travail exigeait une plus grande quantité de matériaux qu'on ne l'avait prévu, c'est avant de répandre le ballast qu'il aurait dû faire procéder aux vérifications nécessaires, mais que toute constatation est actuellement impossible ; qu'il y a lieu, par suite, de rejeter ce chef de réclamation ;

II. *En ce qui concerne le remboursement du matériel et des matériaux de l'Etat perdus ou détériorés* : — Considérant qu'aux termes de l'article 59 du devis, l'entrepreneur est responsable de tout le matériel et des matériaux qui lui sont livrés par l'Etat et qu'en cas de perte, il doit en payer la valeur, aux prix fixés par le n° 18 du bordereau, que le sieur Cantin, qui n'a fait aucune réserve en signant l'inventaire des objets à lui remis ne peut soutenir qu'ils étaient détériorés ; qu'à dater de la remise qui lui en a été faite il en était responsable et qu'il n'établit à la charge des agents de l'Etat aucun fait pouvant l'exonérer de cette responsabilité ; qu'il y a lieu, ainsi de rejeter sa demande.

III. *En ce qui concerne les frais de mise en état de la voie :* — Considérant que c'est à bon droit et faute par l'entrepreneur de s'être conformé aux ordres de service lui prescrivant de mettre la voie en état d'être reçue le 1er janvier 1891, que les ingénieurs ont fait exécuter en régie à ses frais, les travaux nécessaires, conformément aux dispositions de l'article 61 du devis.

IV. *En ce qui concerne la plus-value demandée pour le ballast provenant du dépôt de Beliau:* — Considérant qu'aux termes du bordereau le prix n° 2 pour ballast, provenant des dépôts approvisionnés par l'Etat à Beliau, comprend la fourniture du matériel roulant, la fourniture, la pose et le ballastage des voies, changement de croisements nécessaires pour accéder au dépôt, les terrassements à faire pour recevoir ces voies, la fouille, charge et transport à pied d'œuvre ; que le sieur Cantin n'était dès lors fondé à demander aucune indemnité pour ces diverses sujétions prévues et rémunérées par les prix du bordereau ;

V. *En ce qui concerne le déglaisement, le triage et la mise en dépôt du ballast en excédent :* — Considérant que si le sieur Cantin, entendait soutenir que ces travaux lui ont été commandés dans des conditions imprévues, il aurait dû en faire l'observation immédiatement, conformément aux prescriptions de l'article 55 du devis ; que si, d'autre part, il prétendait que la rigueur de l'hiver pendant lequel il exécutait ces opérations a constitué un évènement de force majeure, il était tenu d'en aviser l'administration dans les délais impartis par l'article 28 du cahier des clauses et conditions générales ; qu'ainsi, sa réclamation doit être rejetée de ce chef.

VI. *Sur les demandes d'indemnité pour frais de découverte et pour triage de la glaise et du sable fin :* — Considérant qu'aux termes de l'article 54 du devis, l'entrepreneur a reconnu que l'inspection du terrain naturel, et les moyens d'investigation dont il a pu disposer pour l'examen des ballastières suffisent pour son rabais en tenant compte de l'aléa inhérent à la nature du marché ; qu'il ne peut donc réclamer aucune indemnité à raison des difficultés d'exploitation des carrières qui étaient prévues au devis ;... (Rejet).

(N° 136)

[28 avril 1899]

Travaux Publics communaux. — Réservoir d'eau potable. — Malfaçon. — Responsabilité ; entrepreneur ; — *Architecte ; Augmentation de plus d'un tiers dans la masse des travaux ; droit de résiliation.* (sieur Baget contre ville de Tarbes).

Le défaut d'étanchéité d'un réservoir n'incombe pas à l'entrepreneur lorsqu'il est dû au mode de construction, et à l'emploi de chaux hydraulique imposés.

Lorsqu'il est stipulé que l'augmentation de plus du tiers dans la masse des travaux ne donnera droit qu'à la résiliation du marché l'entrepreneur, qui ne l'a pas demandée, ne peut réclamer une indemnité.

Vu la requête pour le sieur Baget, entrepreneur de travaux publics demeurant à Tarbes..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler dans celles de ses dispositions qui lui font grief un arrêté en date du 2 août 1895, par lequel le conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées statuant sur le décompte des travaux de construction d'un réservoir d'eau potable dont le requérant était adjudicataire a fixé à 25,542 fr. 30 le montant du décompte, a refusé d'accorder au requérant une indemnité à raison de l'augmentation de plus du tiers dans la masse des travaux, a fixé le point de départ des intérêts au jour où il serait procédé à la réception définitive et a mis tous les dépens à la charge du requérant ; — *Ce faisant*, en ce qui touche la réfection du radier du réservoir, attendu que les experts ont été unanimes à reconnaître que les matériaux sont de bonne qualité et que les maçonneries, les bétons et les enduits ont été exécutés conformé-

ment aux règles de l'art ; que si le réservoir n'est pas étanche, c'est à raison du mode de construction imposé à l'entrepreneur par le directeur des travaux que, d'ailleurs ni les plans et les coupes, ni le cahier des charges ne prescrivaient un mode de construction déterminé ; — en ce qui concerne l'indemnité pour augmentation de la masse des travaux ; attendu que, si le cahier des charges ne prévoit explicitement que la résiliation, il n'exclut pas le droit à indemnité en cas d'augmentation de plus du tiers des travaux : que dans l'espèce des travaux ont dépassé dans de très fortes proportions les travaux prévus ; que les intérêts du solde restant dû doivent être alloués à partir du 11 juin 1893, la réception provisoire ayant eu lieu le 11 juin 1892 ; que subsidiairement ils doivent être accordés à dater du 15 juillet 1893 jour de la demande ; qu'enfin les dépens de première instance y compris les frais d'expertise doivent être mis en entier à la charge de la ville qui n'a offert au requérant avant l'expertise que 14,408 francs; subsidiairement que la ville doit supporter la moitié de ces dépens ; homologuer purement et simplement le rapport d'expertise, allouer en sus au requérant une indemnité de 4,443 fr. 72 pour augmentation de la masse des travaux ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Sur les conclusions tendant à faire rétablir au décompte la somme de 4,115 fr. 48 : — Considérant qu'il résulte du rapport des experts d'une part que les maçonneries, bétons et enduits ont été exécutés par l'entrepreneur dans de bonnes conditions et conformément aux règles de l'art, que les matériaux sont de bonne qualité et qu'aucune malfaçon ne peut lui être imputée, et, d'autre part, que le défaut d'étanchéité du réservoir doit être attribué tant au mode de construction imposé par le directeur des travaux à l'entrepreneur qu'à l'emploi pour la construction du radier du béton de chaux hydraulique prévu au projet ; qu'il suit de là qu'il ne peut être rendu responsable de ce défaut d'étanchéité et que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées a de ce chef retranché du décompte la somme de 4,115 fr. 48 représentant le montant des travaux du radier.

En ce qui concerne l'indemnité pour augmentation de plus du tiers dans la masse des travaux : — Considérant que, d'après l'article 29 du cahier des charges des travaux communaux l'augmentation de plus du tiers de la masse des travaux ne donne à l'entrepreneur que le droit de demander la résiliation ;

Considérant que le sieur Baget n'a pas formé de demande tendant à la résiliation de son marché et qu'il a continué les travaux jusqu'à leur achèvement ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté comme non recevable sa demande d'indemnité ;... (Le décompte

des travaux exécutés par le sieur Baget, pour la construction d'un réservoir d'eau pour la ville de Tarbes, est fixé à la somme de 28,657 fr. 82. Les sommes restant dues au sieur Baget pour solde de son entreprise porteront intérêts à dater du 11 juin 1893. Ces intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 4 janvier 1896, 26 février 1897 et 19 juillet 1898 ; les dépens de 1re instance y compris les frais d'expertises et les dépens devant le Conseil d'Etat, seront supportés par la ville de Tarbes).

(N° 137)

[28 avril 1899]

Travaux communaux. — Construction d'un entrepôt. — Responsabilité de l'entrepreneur. — Emploi de tuiles de qualité inférieure à celle prévue au contrat. — Dégradations constatées pendant la période de garantie. — Remboursement par l'entrepreneur du prix des travaux de réfection rendus nécessaires. — (Ville de Paris contre Gibert).

Considérant d'une part, qu'aux termes de l'article 90 du cahier des charges, le sieur Gibert était tenu d'employer pour la couverture des bâtiments de l'entrepôt, des tuiles neuves de Montchanin ou d'Ecuisses, de la meilleure qualité ; que, d'autre part, cet entrepreneur a, dans le procès-verbal de réception définitive, en date du 18 août 1879, pris l'engagement de rester garant jusqu'au 31 décembre 1886, de la qualité des tuiles de la fabrique Perrusson à Ecuisses fournies par lui ;

Considérant qu'il a été constaté et reconnu par les experts que, par suite d'un défaut de fabrication, ces tuiles n'étaient pas de la qualité prévue au cahier des charges ; qu'il suit de là que la ville est fondée à demander que l'entrepreneur soit condamné à lui rembourser le prix des travaux de réfection auxquels elle a dû procéder à son lieu et place et qui ont été réglés à la somme de 234,625 fr. 22 c..... Arrêté annulé ; le sieur Gibert, paiera à la ville de Paris, pour la cause sus-énoncée la somme de 234,625 fr. 22 c. avec les intérêts à partir du 23 septembre 1890 ; intérêts capitalisés à partir du 18 juin 1894 ; frais d'expertise, de constat et dépens à la charge du sieur Gibert).

(N° 138)

[28 avril 1899]

Travaux communaux. — Adjudication. — Commission municipale. — Pouvoirs. — Soumissions. — Formes. — Recours. (Sieur Barralis).

Les irrégularités dont est entachée l'adjudication d'un marché de fournitures peuvent être discutées devant le Conseil d'Etat, bien qu'il soit incompétent pour statuer au fond sur l'exécution de ce marché.

Lorsqu'aux termes d'un cahier des charges, une commission municipale est instituée pour statuer définitivement sur l'admission des concurrents, un entrepreneur n'est pas fondé à demander l'annulation d'une décision de cette commission qui l'a écarté de l'adjudication.

Une soumission envoyée par la poste a pu être écartée comme irrégulière.

L'ordonnance du 14 novembre 1837, porte que les soumissions doivent toujours être remises cachetées en séance publique.

. . . .

CONSIDÉRANT que la commission, chargée d'examiner le titres des entrepreneurs qui voulaient prendre part à l'adjudication pour les travaux d'entretien de la voirie urbaine et rurale, statuait définitivement aux termes du cahier des charges, sur l'admission des concurrents ; qu'en refusant d'admettre le sieur Barralis au nombre des concurrents, elle n'a fait qu'user des pouvoirs qui lui appartenaient ; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à demander l'annulation de l'adjudication relative à l'entretien de la voirie ;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article 7 de l'ordonnance du 14 novembre 1837, les soumissions pour les travaux et fournitures des communes devront toujours être remises cachetées en séance publique que, dès lors, le sieur Barralis n'est pas fondé à se prévaloir du fait qu'il aurait adressé par la poste des soumissions au maire de Nice ; qu'enfin, il n'établit pas avoir été empêché en séance publique de soumissionner pour l'adjudication relative à l'entretien des bâtiments communaux, la seule à laquelle il avait le droit de prendre part;... (Rejet).

(N° 139)

[28 avril 1899]

Travaux publics. — Dommages. — Procédure. (Sieurs Bos, Trespat et autres. Ville d'Aurillac).

Conseil de préfecture. Expertise demandée et non ordonnée. Le conseil de préfecture ne peut pas rejeter de plano *une réclamation en matière de dommages résultant de travaux publics sans faire procéder à une expertise, lorsqu'elle a été régulièrement demandée par l'une des parties, arrêté annulé ; renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué après expertise.*

CONSEIL D'ETAT. — *Requête collective. — Lorsque le conseil de préfecture a statué par un seul arrêt, sur une demande d'indemnité formée, collectivement et par une seule requête pour divers propriétaires d'usines contre une ville à raison d'un fait unique (le captage des eaux d'une rivière par cette ville), ces propriétaires peuvent valablement se pourvoir, devant le Conseil d'Etat, par une seule et même requête.*

. . . .

En la forme : — Considérant que les sieurs Bos, Trespat et C[ie], Lathelige, Abeil et autres, tous propriétaires d'usines alimentées par les eaux de la Jordanne, fondent leur demande d'indemnité sur un fait unique, le captage des eaux de la Jordanne par la ville d'Aurillac ; qu'ils ont introduit leur action devant le conseil de préfecture par une seule et même requête, sur laquelle il a été statué par le même arrêté ; qu'ainsi la ville d'Aurillac n'est pas fondée à prétendre que les susnommés devaient se pourvoir devant le Conseil d'Etat par des requêtes séparées ;

Au fond : — Considérant que, d'après l'art. 13 de la loi du 22 juillet 1889, en matière de dommages résultant de l'exécution de travaux publics l'expertise doit être ordonnée si elle est demandée par les parties ou l'une d'elles pour faire vérifier les faits qui servent de base à la réclamation ;

Considérant que devant le conseil de préfecture les requérants ont demandé qu'il fût procédé à une expertise ; que, dès lors, en rejetant leur réclamation sans qu'il eût été procédé à une expertise

préalable le conseil de préfecture a méconnu les dispositions de la loi du 22 juillet 1889 ; qu'il y a lieu, par suite, d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après expertise dans les formes de la loi du 22 juillet 1889 ;.., (Arrêté annulé ; les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture du Cantal pour être statué ce qu'il appartiendra après expertise dans les formes de la loi du 22 juillet 1889; la ville d'Aurillac supportera les dépens).

(N° 140)

[5 mai 1899]

Cours d'eau non navigables. — Taxe de curage. — Anciens règlements. — Règlements d'eau. — Débiteurs de la taxe. — Riverains. — Usiniers. — Récolement. — Epoque de l'établissement du rôle. — Défaut de publication. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Moyen à examiner. (Ministre de l'agriculture contre Dame veuve Blanc et sieurs Amelin et Drujon).

Il n'y a pas lieu d'accorder aux riverains d'un cours d'eau non navigable décharge de la taxe de curage à eux imposée, par le motif que les règlements d'eau concernant certains moulins situés sur le ruisseau dont s'agit ont imposé aux usiniers l'obligation d'effectuer eux-mêmes toutes les opérations de curage dans l'amplitude du remous de leurs moulins, alors que ces textes, conformément d'ailleurs à la loi du 14 floréal an XI, ont expressément réservé l'application des anciens usages ou règlements locaux et qu'un règlement de l'an IX assujettit à l'obligation du curage tous les propriétaires riverains dudit cours d'eau, chacun en proportion de l'étendue de sa propriété sur la rive.

Récolement précédant le curage d'office. Riverains non représentés. Pas d'irrégularité, ces riverains n'alléguant même pas avoir fait exécuter des travaux de curage.

Rôle dressé avant l'exécution complète des travaux : régularité ; le règlement en vigueur dispose que le rôle doit être mis en recouvrement pendant le cours des travaux.

Défaut de publication du rôle ; pas d'irrégularité : le règlement en vigueur n'exigeant pas cette publication.

Procédure. Conseil d'Etat. Moyens sur lesquels il doit être statué. — Le conseil de préfecture ayant donné gain de cause à un réclamant en s'appuyant seulement sur l'un des moyens soulevés, le Conseil d'Etat, qui, sur le recours du Ministre, écarte le moyen ainsi retenu, doit statuer sur les autres moyens invoqués en première instance.

. . . .

CONSIDÉRANT que, pour accorder à la V[e] Blanc, aux sieurs Amelin et Drujon, propriétaires riverains du Crould, la décharge de la taxe à laquelle ils avaient été imposés, pour l'année 1892, à raison du curage de cette rivière, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que les articles 8 des décrets du 13 juin et 11 août 1850, spéciaux aux moulins situés sur ladite rivière, imposeraient aux propriétaires de ces moulins l'obligation d'effectuer le curage dans l'étendue du remous ;

Mais, considérant qu'aux termes des articles 1 et 2 de la loi du 14 floréal an XI. Il doit être pourvu au curage des rivières non navigables de la manière prescrite par les anciens règlements et usages locaux et que, lorsque des changements survenus exigent des dispositions nouvelles, ces dispositions doivent être prises par un règlement d'administration publique ;

Considérant que, d'après l'arrêté du 25 floréal an IX, relatif à la police des eaux des moulins et des usines du département de Seine-et-Oise, la dépense du curage sera à la charge des propriétaires riverains et que le contingent de chaque propriétaire sera fixé en proportion de l'étendue de la propriété longeant la rivière ; qu'aucun règlement de l'administration publique n'avait modifié en 1892 ces usages locaux pour le département de Seine-et-Oise que les dispositions des permissions des moulins concernant le curage n'ont été prises que sous la réserve de celles des anciens règlements et ne font pas ainsi obstacle à l'application de l'arrêté du 25 floréal an IX maintenu par la loi précitée du 14 floréal an XI; qu'ainsi le Ministre de l'Agriculture est fondé à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a, pour ce motif, accordé à la dame Blanc et aux sieurs Amelin et Drujon, décharge des taxes ;

Considérant d'autre part, que la dame V[e] Blanc et les sieurs Amelin et Drujon avaient également soulevé devant le conseil de préfecture d'autres moyens pour obtenir décharge des taxes et qu'il y a lieu dans ces circonstances de statuer également sur ces moyens ;

Sur le moyen tiré de ce qu'il ne serait pas justifié de l'existence d'un arrêté préfectoral ordonnant le curage de la rivière le Crould: — Considérant qu'il résulte de l'instruction que le préfet du département

de Seine-et-Oise a pris à la date du 5 novembre 1892 un arrêté pour prescrire le curage et que ledit arrêté a été régulièrement publié dans la commune de Garges où se trouvent situés les terrains de la dame Vᵉ Blanc et des sieurs Amelin et Drujon ;

Sur le moyen tiré de ce que la dame Blanc et les sieurs Amelin et Drujon n'avaient pas été représentés lors des opérations du récolement effectué avant le curage d'office : — Considérant que ces riverains n'allèguent même pas avoir fait exécuter des travaux de curage au droit de leurs propriétés ; qu'ainsi ils ne sont pas fondés à se plaindre de n'avoir pas été représentés lors du récolement et que le nouvel arrêté pris par le préfet, à la date du 12 janvier 1893, pour ordonner qu'il serait procédé d'office à l'exécution du curage, a été régulièrement rendu ;

Sur les moyens tirés de ce que le rôle aurait été à tort dressé avant l'exécution complète des travaux et n'aurait pas été publié : — Considérant que l'article 13 du titre 3 du règlement du 25 floréal de l'an XI dispose que le rôle doit être mis en recouvrement pendant le cours des travaux ; que, d'autre part, et sans qu'il soit besoin d'examiner quelle serait la conséquence du défaut de publication des rôles si cette formalité exigée, il résulte des dispositions des art. 11 et 12 et 13 du titre 3 précité de ce règlement qui indique toutes les règles suivant lesquelles le rôle sera établi, que cette publication n'est pas prescrite... (Arrêté annulé ; dame Blanc et sieurs Amelin et Drujon rétablis au rôle de la taxe de curage à laquelle ils ont été imposées dans la commune de Garges, à raison des travaux de curage du ruisseau le Crould).

LÉGISLATION & STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 141)

MEXIQUE

Loi sur les Chemins de fer, du 29 août 1889.

CHAPITRE PREMIER

CLASSIFICATION DES CHEMINS DE FER

Art. 1er. — Les chemins de fer dépendant de la Confédération se divisent en trois classes :

1° Voies générales de communication ;

2° Voies d'intérêt local dans le District Fédéral et dans les territoires ;

3° Voies d'intérêt local dans les Etats.

Art. 2. — Sont considérées comme voies générales de communication :

1° Celles qui mettent en communication deux ou plusieurs Etats entre eux, ou le District Fédéral, ou encore un Territoire avec un ou plusieurs Etats ;

2° Celles qui passent par un port ou par un point quelconque de la côte de la République, ou bien par quelque endroit de la frontière commune avec les pays étrangers ;

3° Celles dont le parcours se trouve pour tout ou partie dans une zone de 100 kilomètres comptés à partir de la ligne séparative avec une nation étrangère.

Art. 3. — Sont considérées comme voies d'intérêt local dans le District Fédéral et dans les Territoires :

1° Celles qui unissent entre elles deux ou plusieurs municipalités du District Fédéral ou d'un Territoire ;

2° Celles qui, sans unir deux ou plusieurs municipalités dans une même région, ont un de leur point extrême en dehors des limites des agglomérations.

Art. 4. — Les chemins de fer construits ou qui doivent être construits dans les limites du territoire d'un Etat, qu'il en ait été fait concession ou non par cet Etat, seront considérés comme voies d'intérêt local dépendant de la Confédération en tant qu'il se présentera pour elles une des particularités ci-après :

1° Concession accordée par la Confédération ;

2° Subvention, exemption de droits, dispense d'impôts, ou autre privilège quelconque accordé par la Confédération.

Art. 5. — Les voies générales de communication se subdivisent en lignes d'importance principale et lignes d'importance secondaire.

Art. 6. — Les lignes d'importance principale sont :

1° Celle qui relie la ville de Chilmahua avec un port de la côte de Sonora ou du nord de Sinaloa ;

2° Celle qui relie la ville de Mexico avec un port de l'Etat de Guerrero ;

3° Celle qui met en relation le chemin de fer Mexicain, dans sa section d'Orizaba à Vera-Cruz, avec le chemin de fer national de Tehuantepec ;

4° La ligne de Guadalajara à Tepic et à Mazatlan ;

5° Celle de Guadalajara ou d'un autre point du chemin de fer central à Colima et Mauzanillo ;

6° Celle qui relie ledit chemin de fer de Tehuantepec à la frontière du Guatemala ;

7° Celle qui réunit ce même chemin de fer de Tehuantepec avec les Etats de Tabasco et de Campêche ;

8° Toute autre ligne qui, à la suite des études préalables effectuées par le Secrétariat des communications et des travaux publics, sera considérée, par ledit secrétariat, comme d'intérêt général, sa construction étant en même temps regardée comme de nécessité urgente. Mais encore faudra-t-il qu'il soit tenu compte des règles ci-après :

A. — Les conclusions des études qui auront été ainsi effectuées seront soumises à la délibération du conseil des Ministres.

B. — La décision du Président de la République, si elle est favorable à la construction de la ligne, sera publiée en la forme qu'établit l'article 17.

Art. 7. — Sont considérées comme lignes d'importance secondaire les voies générales de communication qui ne rentrent pas dans l'article précédent.

Art. 8. — Les lignes, au point de vue de leur largeur, se divisent en diverses classes comme suit :

1° Lignes d'un mètre quatre cent trente-cinq millimètres ;

2° Lignes de neuf cent quatorze millimètres ;

3° Lignes de soixante centimètres.

Cette largeur se mesurera entre les bords intérieurs des rails.

CHAPITRE II

CONCESSIONS POUR LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER

Art. 9. — La construction des chemins de fer dépendant de la Confédération se fera par des compagnies ou par des particuliers, moyennant une concession que donnera le Pouvoir Exécutif de l'Union, en conformité des clauses de la présente loi.

Les particuliers auxquels une concession est accordée, sont autorisés à former une compagnie spéciale ; le même droit appartiendra aux compagnies concessionnaires.

Art. 10. — Les compagnies ou les particuliers qui prétendent à la concession d'une ligne de chemin de fer adresseront une demande au Secrétariat des communications et travaux publics, demande dans laquelle ils feront rentrer les mentions suivantes :

1° Les points extrêmes de la ligne et les points intermédiaires qu'elle touchera, soit directement, soit par des embranchements ;

2° Le délai dans lequel commencera la reconnaissance du tracé de la ligne ;

3° Le minimum de kilomètres qui devront être construits ;

4° Le délai dans lequel la ligne sera terminée ;

5° Les tarifs maxima qu'on aura l'intention d'appliquer pour le transport des voyageurs et des marchandises, pour le service des messageries et des bagages, pour le service télégraphique et pour la circulation des trains appartenant à d'autres entreprises ;

6° Les diverses conditions qu'on jugera utile de mentionner.

Art. 11. — Une fois admise la demande, avec les modifications jugées opportunes par le Secrétariat des communications et travaux publics, et une fois arrêtées les conditions du contrat, le pétitionnaire constituera un dépôt à la Trésorerie générale de la Nation, suivant les termes de l'article suivant.

Art. 12. — Le Secrétariat des communications et travaux publics, pour la constitution du dépôt, calculera le développement de la ligne projetée et de ses embranchements, en prenant comme base la ligne droite entre ses points extrêmes augmentée de 10 %, et le dépôt se constituera à raison de 150 piastres, en titres de la Dette publique consolidée, pour chaque kilomètre.

Art. 13. — Au cas de non constitution du cautionnement, la demande sera considérée comme retirée, et il en sera ainsi pris acte par le Secrétariat des communications et travaux publics, sans recours ultérieur.

Art. 14. — Par la constitution du cautionnement, le contrat sera confirmé, et il sera publié dans le *Journal Officiel* ; tous les délais fixés par la présente loi se compteront, comme ceux que fixera la concession, de la date de cette publication, sauf quand il en aura été expressément spécifié autrement.

Art. 15. — Il ne pourra être donné concession des lignes qui sont mentionnées dans les sept premiers paragraphes de l'article 6 et qui ne sont pas encore concédées, ou qui, l'étant actuellement, viendraient à subir ultérieurement une déchéance de concession, qu'aux seules compagnies qui, en même temps que la demande mentionnée à l'article 10, offriraient la justification des points suivants :

1° L'existence de la compagnie et la conformité de son organisation avec les lois du pays d'où proviennent les documents relatifs à ladite organisation. Cette justification, si la compagnie a été organisée dans la République Mexicaine, se fera au moyen d'une copie certifiée du contrat de formation de la société, copie qui prendra la valeur d'un instrument public, au cas où la concession serait accordée. Si la compagnie a été autorisée à l'étranger, on aura à présenter les documents qu'exige l'article 24 du Code de Commerce, mais il ne sera pas nécessaire qu'ils soient enregistrés et timbrés, sauf au cas où la concession viendrait à être accordée ;

2° Le dépôt en caisse et en numéraire, ou les engagements de souscription et de payement du capital nécessaire pour effectuer les travaux de reconnaissance de la ligne et le levé des plans, et pour l'accomplissement, en ce qui concerne toute la ligne dont la concession est sollicitée, des obligations mentionnées dans les paragraphes 1° et 2° de l'article 88.

Pour la justification de ces points, il sera possible de faire usage de tous les moyens légaux de preuve, pourvu qu'ils soient jugés satisfaisants par le Secrétariat des communications et travaux publics.

Art. 16. — La demande une fois admise, on appliquera les articles précédents 11 à 14 ; mais le cautionnement sera constitué, à raison de 200 piastres par kilomètre, en titres de la Dette publique consolidée.

Art. 17. — Pour ce qui est des lignes auxquelles se réfère le paragraphe 8° de l'article 6, on observera les règles suivantes :

1° On publiera un appel pour la construction de la ligne, afin que, dans le délai imparti par cet avis, il puisse se présenter des demandes sollicitant cette concession ;

2° Dans cet avis, on fixera les bases en conformité desquelles se fera la concession ;

3° Les concessions pourront être accordées à des compagnies ou à des particuliers ;

4° La demande devra être accompagnée d'un certificat de dépôt, fait à la Trésorerie générale ou à la Banque Nationale, au choix du demandeur. Ce dépôt se fera, également au choix du demandeur, à raison de 20 piastres en numéraire ou de leur équivalent en titres de la Dette publique consolidée, pour chaque kilomètre, en calculant le développement de la ligne conformément aux bases établies dans l'article 12 ;

5° Le Secrétariat des communications et travaux publics aura complète liberté pour négocier la concession avec le demandeur qui, dans son opinion, sera le plus désigné ; tout aussi bien que pour n'accepter aucun de ceux qui auraient pu faire des demandes. Mais, tant qu'il n'aura pas été pris un arrêté repoussant définitivement toutes les demandes, il ne pourra être admis aucune autre pétition, une fois passé le délai imparti par l'avis ;

6° Une fois les conditions du contrat arrêtées, on conservera le cautionnement du demandeur à qui on aura accordé la concession, tandis qu'on rendra leurs dépôts respectifs aux divers autres demandeurs. Le pétitionnaire agréé aura de plus à compléter son dépôt jusqu'à concurrence d'une somme de 200 piastres par kilomètre, et en titres de la Dette publique consolidée. Ce dépôt se fera à la Trésorerie générale, à laquelle sera transféré le dépôt antérieur, pour le cas où il aurait été constitué dans la Banque Nationale, en conformité du paragraphe 4° du présent article ;

7° Si le dépôt n'était point complété, on procéderait comme il a été indiqué à l'article 13, et le demandeur perdrait le dépôt constitué conformément au paragraphe 4° ; ce dépôt devenant propriété de la Nation ;

8° Au contraire, une fois le dépôt complété, il sera procédé suivant ce qui a été indiqué à l'article 14.

9° S'il n'est présenté aucune demande dans le délai imparti par l'avis, ou bien si toutes les demandes présentées ont été rejetées, ou enfin au cas d'application du paragraphe 8°, le Secrétariat des communications et travaux publics négociera librement la concession, en observant ce qui est

spécifié aux articles 11 à 14, et sous réserve de la modification qu'établit l'article 16.

Art. 18. — En ce qui concerne les lignes auxquelles se réfèrent les articles 3 et 4, la concession se fera après qu'au préalable il aura été déposé une demande contenant les énonciations mentionnées à l'article 10, ou celles de ces énonciations qui seront nécessaires, au cas où il s'agira d'une ligne construite ou en construction dans un Etat, on devra soumettre de plus un exemplaire certifié conforme de la concession accordée par l'Etat, si cette concession a été effectivement accordée. On observera les règles suivantes :

1° On constituera un dépôt à la Trésorerie générale, à raison de 50 piastres par kilomètre, en titres de la Dette publique consolidée, et sans qu'en aucun cas, le dépôt puisse être inférieur à 3,000 piastres ;

2° Le Secrétariat des communications et travaux publics fixera les conditions de la concession pour les rendre conformes aux stipulations de la présente loi ;

3° Si les droits que la Nation se réserve dans la concession fédérale étaient en opposition avec ceux que l'Etat s'est réservés dans sa concession, la concession fédérale n'aurait pas lieu sans qu'au préalable il ait été donné connaissance à l'Etat de la demande faite, afin que l'autorité à laquelle il appartient, suivant les lois dudit Etat, puisse faire connaître si celui-ci acquiesce à ce que la concession fédérale soit accordée. Une fois les choses ainsi entendues, les droits de la Fédération au sujet du chemin de fer primeront ceux de l'Etat.

Art. 19. — Les concessions de chemins de fer comprennent les droits suivants :

1° Droit de construire la voie ferrée ;

2° Droit d'établir un télégraphe ou un téléphone ;

3° Droit d'exploiter le chemin de fer et le télégraphe ou téléphone pour toute la durée de la concession.

Art. 20. — Le télégraphe ou téléphone établi en vertu de la concession, pourra être exploité seulement pour le service du chemin de fer, des voyageurs qui prennent la voie ferrée, et aussi des expéditeurs ou consignataires de marchandises et pour les affaires connexes avec l'exploitation dudit chemin de fer. Il ne pourra être exploité d'aucune autre manière ni dans des services autres, sauf avec autorisation du Secrétariat des communications et travaux publics ; le Secrétariat aura du reste en tout temps le droit de révoquer l'autorisation ainsi accordée.

Les concessions indiqueront expressément le mode de traction dont il sera fait usage sur la ligne.

Art. 21. — Les lignes construites sur le territoire d'un Etat et qui ne se trouvent dans aucun des cas mentionnés à l'article 4, depuis le moment où elles ont un embranchement ou un raccordement avec une ligne dépendant de la Fédération, sont sujettes, sur toute leur longueur, à toutes lois, à tous règlements fédéraux sur la police des chemins de fer. Au sujet de l'application de cet article, on considère qu'une ligne à embranchement ou raccordement avec une autre quand les rails de l'une se soudent à ceux de l'autre, ou pénètrent dans l'entrevoie de l'autre (au cas ou les deux lignes sont de différente largeur), ou enfin quand les voies des deux

lignes sont construites de telle façon que le transbordement de l'une à l'autre ligne puisse se faire.

Art. 22. — Le dépôt constitué garantit l'observation des obligations contractées par le concessionnaire ; il sera restitué après l'achèvement des travaux faisant l'objet de la concession. Jusqu'à ce que cette restitution ait lieu, et bien entendu si le dépôt n'a pas été perdu pour lui en conformité de l'article 35, les coupons d'intérêt des titres en dépôt appartiendront au concessionnaire et lui seront remis.

Art. 23. — Les concessions, sous réserve d'une autorisation préalable du secrétariat des communications et travaux publics, pourront être transférées en tout ou partie à d'autres compagnies ou à des particuliers, étant entendu qu'il devra s'agir d'une compagnie dans le cas des lignes auxquelles se réfère l'article 15. Celui qui acquerra ainsi les lignes demeurera obligé, dans les mêmes termes et sous les mêmes garanties que le premier concessionnaire, à l'observation des conditions stipulées.

Art. 24. — Au cas où le chemin de fer serait mis judiciairement en vente, on ne pourra admettre aucun enchérisseur qui ne se soumette pas aux clauses indiquées dans les rubriques B et C du paragraphe 4° de l'article 40 ; l'enchérisseur sera exempté de l'obligation ou promesse de cautionnement, et l'on devra observer dans ce cas tout ce que spécifie la rubrique E du même paragraphe du même article.

Art. 25. — En aucun cas le concessionnaire ne pourra céder hypothèques ni en aucune manière aliéner à aucun Gouvernement ou Etat étranger la concession ou aucun des droits qu'elle contient, pas plus que le chemin de fer, le télégraphe ou le téléphone, ou aucun des biens ou propriétés qui leur sont annexés ou qui sont dépendants de la concession. Pareille aliénation, cession, transmission ou hypothèque faite en violation de cette défense serait nulle.

De même l'entreprise du chemin de fer ne pourrait admettre en aucun cas comme associé un Gouvernement ou un Etat étranger, et toute stipulation faite dans un pareil but serait également nulle.

Art. 26. — Les actions, obligations et bons émis par l'entreprise et qui seraient acquis par un Gouvernement ou un Etat étranger, dès le moment de cette acquisition perdraient tout effet et toute valeur pour leur possesseur : celui-ci perdrait, au bénéfice de la Nation, tous droits correspondants auxdits bons, actions ou obligations.

Art. 27. — Les concessions de lignes ferrées seront accordées pour un délai qui n'excédera point 99 ans.

Art. 28. — A l'expiration de la concession le chemin de fer avec tous ses terrains, stations, quais d'embarquement ou de débarquement, magasins, ateliers et dépendances, passera en bon état et libre de toute charge dans le domaine de la Nation. Mais le Gouvernement devra acheter le matériel roulant, les accessoires, mobilier et approvisionnements nécessaires pour continuer l'exploitation du chemin de fer, avec obligation de payer à qui de droit le prix qui sera fixé, pour ce matériel, ces accessoires et ces approvisionnements, par des experts nommés au nombre de trois, un pour chaque partie et un troisième pour les départager en cas de désaccord.

Au cas où la compagnie ne prendrait pas des mesures pour exécuter

l'obligation où elle est d'entretenir ces dites propriétés en bon état, le Gouvernement pourra disposer des recettes du chemin de fer pendant les cinquante années qui précéderont la date à laquelle il devra lui faire retour, et cela pour les consacrer à des dépenses à faire sur la ligne et ses dépendances.

Art. 29. — Aucune concession ne peut constituer un monopole au profit du concessionnaire ; mais il pourra être spécifié dans les concessions que durant dix années, il ne sera pas accordé d'autre concession pour la construction d'une ligne parallèle en tout ou en partie à celle qui aurait déjà été concédée, cela dans une zone dont la largeur sera fixée de chaque côté de la voie, ou encore qu'il ne sera point accordé de subventions, d'exemptions d'impôts ou d'autres franchises aux lignes pour la construction desquelles une concession aurait été accordée dans ladite zone.

Art. 30. — Le Pouvoir Exécutif de l'Union, en se tenant dans les termes de la présente loi, pourra en tout temps, en se mettant d'accord avec les sociétés, ou en profitant d'une entente antérieure, apporter des additions, des modifications ou des rescisions aux actes de concessions régissant les chemins de fer.

CHAPITRE III

DÉCHÉANCE DES CONCESSIONNAIRES

Art. 31. — La concession sera frappée de déchéance pour chacune des causes suivantes :

1° Si la reconnaissance de la ligne n'est pas commencée dans le délai imparti ;

2° S'il n'a pas été construit au bout d'une année le nombre de kilomètres fixés par la concession, ou si la voie n'a pas été terminée dans les délais indiqués par celle-ci ;

3° Si le service public de la ligne a été interrompu totalement ou partiellement, sauf pour cas fortuit ou force majeure dont notification aura été faite suivant les articles 32 et 33 ;

4° Si le concessionnaire vient à aliéner la concession ou quelqu'un des droits qu'elle comporte, ou encore le chemin de fer ou le télégraphe ou le téléphone au profit d'une compagnie ou d'un particulier, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation du Secrétariat des communications et travaux publics ;

5° S'il a transmis, aliéné ou hypothéqué la concession, ou le chemin de fer, ou le télégraphe, ou le téléphone ou quelqu'une des propriétés annexes à un Gouvernement ou à un Etat étranger, ou même s'il a simplement admis cet Etat ou Gouvernement comme associé de l'entreprise.

Art. 32. — Les délais fixés dans la concession cesseront de courir, s'il se présente un cas fortuit ou de force majeure qui empêche l'exécution des obligations contractées par l'entreprise. C'est du reste une condition expresse, pour qu'un cas soit déclaré fortuit ou de force majeure, que l'entreprise donne avis par écrit de la circonstance au Secrétariat des communications et travaux publics, et qu'elle soumette ensuite, dans un délai de trois mois à compter de l'envoi de cet avis, les détails et preuves à ce sujet, en expliquant avec toute clarté :

1° Les circonstances et détails du fait qui constitue le cas fortuit ou de force majeure ;

2° Les moyens que l'entreprise a employés pour y remédier ;

3° Le retard probable que causera le délai en question dans l'exécution des obligations contenues dans la concession.

Art. 33. — Le Secrétariat des communications et travaux publics, sur le vu de l'avis de l'entreprise, fera toutes les diligences nécessaires pour l'éclaircissement des faits, et il demandera les renseignements qu'il jugera convenable aux Inspecteurs du Gouvernement en même temps qu'aux autorités qui pourraient lui fournir des éclaircissements sur le cas. Et finalement il décidera si le cas rentre dans les termes de l'article précédent. En cas de décision affirmative, il fixera le délai supplémentaire qui devra être accordé à l'entreprise.

Art. 34. — Les entreprises concessionnaires de chemins de fer sont autorisées à signer, avec d'autres compagnies ou avec des particuliers, des contrats pour la construction de la voie, mais ces contrats n'auront aucun effet à l'égard de la Nation, pour autant qu'ils ne seront pas portés à la connaissance du Secrétariat des communications et travaux publics et approuvés par lui. Au cas où lesdits contrats n'auraient point été notifiés ou approuvés, il n'en résulterait point la déchéance de la concession, mais l'entreprise chargée de la construction et l'entreprise concessionnaire seraient considérées comme une seule et même entreprise dans tous les effets légaux qui ont rapport à la Nation. A l'égard de ceux-ci et de toutes les questions relatives à la construction ou à la concession et dans lesquelles la Nation a un intérêt, c'est seulement l'entreprise concessionnaire qui sera considérée comme existante.

Art. 35. — Dans tous les cas de déchéance, le concessionnaire perdra, au profit de la Nation, le dépôt constitué.

Art. 36. — En cas de déchéance pour quelqu'une des causes mentionnées dans les paragraphes 1° et 2° de l'article 31, l'entreprise conservera la propriété des bâtiments qu'elle aurait construits, de la partie du chemin de fer ou du télégraphe qu'elle aurait établis, et des matériaux, machines et accessoires employés dans l'exploitation sous réserve des restrictions contenues dans l'article suivant.

Art. 37. — Le Gouvernement de la République ou encore la compagnie ou le particulier auquel ledit Gouvernement accorde la concession d'une ligne dont fait partie la portion déjà construite d'une autre ligne en vertu d'une concession frappée de déchéance, auront en tout temps le droit de prendre toutes les propriétés mentionnées dans l'article précédent ; mais cela moyennant payement préalable de la due valeur de ces lieux, cette valeur étant fixée par des experts nommés conformément au chapitre XXIV, titre Ier, livre I, du Code Fédéral de Procédure civile. Déduction sera d'ailleurs faite de la valeur de la subvention que l'entreprise déchue aurait reçue.

Art. 38. — Au cas où viendrait à s'appliquer l'article précédent, le Gouvernement de la République, ou la compagnie, ou le particulier auquel est accordée la concession, demeurera obligé, dans les conditions qui sont imposées par la loi à un tiers possesseur, au payement des dettes hypothécaires contractées et enregistrées antérieurement à la déclaration de

déchéance. Mais, pour que les créanciers hypothécaires puissent revendiquer les droits ici mentionnés, il faut que les conditions suivantes soient réunies :

1° Le texte constitutif des hypothèques doit constater la charge qui pèse sur chaque kilomètre de ligne, et de plus la somme des créances hypothécaires ne doit pas excéder la somme correspondant au total des kilomètres construits ;

2° La constitution d'une seconde hypothèque ou d'hypothèques ultérieures, sera subordonnée au consentement préalable du Gouvernement Fédéral.

Art. 39. — En cas d'interruption totale ou partielle du service public du chemin de fer, le Secrétariat des communications et travaux publics prendra immédiatement les dispositions nécessaires pour assurer provisoirement ce service aux frais de l'entreprise. Dans le délai d'un an, le concessionnaire devra justifier qu'il possède les moyens suffisants pour continuer l'exploitation tout en pouvant du reste céder cette exploitation à une autre personne ou entreprise, sous réserve d'autorisation préalable du Pouvoir Exécutif. Si toutefois le service ne continue pas durant une année par ce moyen, la concession sera frappée de déchéance, sous réserve des dispositions de l'article suivant.

Art. 40. — Le cas de déchéance pour la cause visée dans le paragraphe 4 de l'article 31 entraînera les conséquences suivantes :

1° L'entreprise perdra le droit d'exploiter le chemin de fer ainsi que le télégraphe ou le téléphone ;

2° Le Gouvernement entrera en possession de ce droit ainsi que du chemin de fer, du télégraphe, et de toutes autres propriétés annexes de l'un ou de l'autre ; on organisera un conseil de séquestre, dans la forme qu'établit l'article 1035 du Code de commerce. Ce conseil exercera, d'après les instructions du Pouvoir Exécutif, les droits que détermine l'article 1036 du même Code.

En attendant que s'organise ce conseil, le Secrétariat des communications et travaux publics procèdera comme il est spécifié au commencement de l'article 39.

3° On procèdera à la vente judiciaire par adjudication publique des biens mentionnés dans le paragraphe précédent.

4° Le Pouvoir Exécutif fixera les bases sur lesquelles devra se faire la vente, en spécifiant notamment les conditions suivantes :

A. — Il sera publié des avis convoquant à l'adjudication, dans un délai de six mois à compter de la publication du premier avis dans la ville de Mexico. Ces avis se publieront dans la ville de Mexico et dans les diverses villes de la République ou de l'étranger que désignera le Pouvoir Exécutif, et dans les journaux qu'il aura indiqués.

B. — Les soumissionnaires devront être préalablement agréés par le Pouvoir Exécutif, sans cet agrément, ils ne seront point admis.

C. — Pour garantir leur soumission, les soumissionnaires devront constituer, préalablement à l'enchère et dans le lieu qui sera désigné par le Tribunal, un dépôt soit en numéraire, soit en titres de la Dette publique consolidée ; ce, à raison de 100 piastres par chaque kilomètre construit.

D. — On n'admettra aucune soumission inférieure aux deux tiers de la valeur des choses mises en adjudication ; lors même qu'elle serait su-

périeure à ces deux tiers, une soumission serait également rejetée si elle ne suffisait pas à couvrir les dépenses judiciaires, les frais d'administration, ainsi que les créances hypothécaires ou d'une autre nature antérieures à la déclaration de déchéance. Mais la soumission pourra proposer que la valeur des créances non évaluées et qui ferait partie intégrante du prix de l'adjudication, soit payée à l'échéance. Dans ce cas, les créances qui ne sont pas garanties par hypothèque, le seraient par la valeur des biens vendus, suivant les droits de préférence et dans l'ordre qui leur appartient d'après la loi.

E. — Le soumissionnaire au profit duquel est prononcée l'adjudication perdra son cautionnement s'il ne remplit pas les clauses de sa soumission ; dans ce cas, ladite soumission sera sans valeur aucune et sans effet, et il sera procédé à une nouvelle enchère.

F. — Le chemin de fer, du moment où l'adjudicataire en prendra possession, sera régi par la concession déclarée caduque ; celle-ci continuera de subsister pour ledit adjudicataire pendant la période de temps qui lui restait encore à couvrir pour arriver à son échéance normale.

G. — Si la concession déclarée caduque comprend une partie non construite, l'acquéreur du chemin de fer aura le droit, dans les six mois à courir du moment de l'approbation de l'acte de vente, d'accepter la concession pour ce qui est de la partie non encore construite

5° Sur le prix de la vente, on payera pour le compte de l'adjudicataire, les frais judiciaires, ceux d'administration, les créances à la charge de l'entreprise et la subvention que cette dernière aurait reçue ; la soulte, s'il y en a, sera remise à cette entreprise.

6° Si la vente ne donne pas de résultat du fait des soumissionnaires, le Pouvoir Exécutif aura le droit de demander qu'il soit procédé à l'adjudication du chemin de fer pour les deux tiers de sa valeur, mais sans que le prix de l'adjudication puisse être moindre que le montant des frais judiciaires et des dépenses d'administration, ainsi que des créances hypothécaires et d'autre nature antérieures à la déclaration de déchéance.

7° Pour le cas où le Pouvoir Exécutif voudrait exploiter par lui-même le chemin de fer, il sera procédé, avec l'autorisation du Gouvernement, à la liquidation judiciaire, en observant la procédure établie par le Code de commerce pour le cas de faillite des compagnies de chemins de fer. Dans la procédure de liquidation les droits qui, suivant ledit Code, appartiennent à l'entreprise, seront exercés par le Ministère Public suivant les instructions qu'il recevra du Secrétariat des communications et travaux publics.

Art. 41. — En cas de déchéance pour la cause mentionnée au paragraphe 5° de l'article 31, l'entreprise perdra, au profit de la Nation, la portion de chemin de fer qu'elle aurait construite ; mais la Nation sera responsable du montant des créances hypothécaires ou autres antérieures à la déclaration de déchéance, jusqu'à concurrence de la valeur des biens.

Dans le délai de six mois à compter du moment où le Pouvoir Exécutif prendra possession desdits biens, comme conséquence de la déclaration de déchéance, on tranchera la question de savoir si la Nation prendra la responsabilité ci-dessus mentionnée en même temps que l'administration de la voie ferrée. Si la solution est négative, il sera procédé comme il a été antérieurement spécifié par le paragraphe 7° de l'article précédent.

Art. 42. — La déchéance sera prononcée administrativement par le Pouvoir Exécutif, l'entreprise intéressée ayant été préalablement entendue; il sera imparti à ladite entreprise un délai dans lequel elle devra donner les explications qu'elle jugera convenables.

Ce délai une fois expiré, le Pouvoir Exécutif procédera à une nouvelle enquête s'il l'estime nécessaire, et il prendra la décision voulue.

Art. 43. — Aussitôt qu'aura été déclarée la déchéance, la jouissance de toutes les franchises et exemptions qu'accorde la concession se trouvera suspendue. De plus dans les cas des articles 40 et 41, la ligne sera mise sous séquestre par le Pouvoir Exécutif qui nommera un ou plusieurs séquestres, jouissant des droits qui leur sont concédés par le Code Fédéral de Procédure civile. Les séquestres exerceront ces pouvoirs en se soumettant aux instructions que leur donnera le Pouvoir Exécutif.

Art. 44. — La déclaration de déchéance ne peut faire l'objet d'un appel devant les tribunaux que dans un des cas suivants :

1° La cause sur laquelle on se fonde n'est pas un motif légal pour une déclaration de déchéance ;

2° Les faits ou omissions invoqués pour motiver ladite déclaration de déchéance ne sont pas exacts.

Art. 45. — Si la déclaration de déchéance n'a pas été portée en appel devant le tribunal compétent dans un délai d'un mois à dater du moment où elle a été portée à la connaissance de l'Entreprise, elle sera considérée comme ayant été acceptée et il n'y aura plus de recours ultérieur contre elle.

Dans ce cas, la mise sous séquestre à laquelle se réfère l'article précédent, cessera de s'appliquer, et la déchéance produira tous ses effets.

Si ladite déclaration a fait l'objet d'un appel, la mise sous séquestre mentionnée dans l'article 43 subsistera pendant l'instance judiciaire ; en tout cas, la suspension des franchises et des subventions se prolongera tant que ne sera pas prononcée la sentence exécutoire.

Art. 46. — Dans une concession, il sera possible de diviser la ligne en un certain nombre de sections, à seule fin que la déchéance frappant l'une d'entre elles n'affecte pas le maintien de la concession à l'égard des autres.

Chaque section, si l'on considère ses points extrêmes, devra former une ligne susceptible d'être exploitée indépendamment du reste de la ligne principale.

Art. 47. — Dans les cas où il n'y aurait point lieu à déclaration de déchéance, mais où l'on procéderait à la rescision parce que l'Entreprise aurait manqué à l'accomplissement de ses obligations, la rescision entraîne la perte du cautionnement et des effets qui sont mentionnés à l'article 40. Mais, durant l'instance, et jusqu'à ce que soit prononcée la sentence exécutoire déclarant la rescision, l'Entreprise gardera la jouissance de tous les droits que lui donne la concession, sans préjudice des mesures provisoires et conservatoires, quand il peut y avoir lieu d'en prendre conformément aux lois.

CHAPITRE IV

NATIONALITÉ ET PERSONNALITÉ DE L'ENTREPRISE.

Art. 48. — Les compagnies qui ont pour objet de construire ou d'exploiter ou bien de construire et d'exploiter un chemin de fer, peuvent se fonder dans la République Mexicaine ou à l'étranger.

Art. 49. — L'Entreprise sera toujours mexicaine, lors même que la compagnie aurait été organisée à l'étranger, ou que l'ensemble ou certains de ses membres seraient étrangers. Elle demeurera soumise aux tribunaux de la République, soit fédéraux, soit locaux, pour toutes les affaires qui tombent sous leur juridiction d'après les textes législatifs. Ladite Entreprise et tous les étrangers ou les héritiers des étrangers qui prendront un intérêt dans les affaires de l'Entreprise, soit comme actionnaires, soit comme employés ou à un autre titre quelconque, seront considérés comme Mexicains, pour tout ce qui se rapporte à l'Entreprise; jamais ils ne pourront, au sujet des affaires relatives à l'Entreprise ou des titres de l'Entreprise, invoquer aucun droit d'extranéité, sous quelque prétexte que ce soit. Ils auront seulement les droits et moyens de faire valoir celles de leurs prétentions que les lois de la République accordent aux Mexicains. Par conséquent, on ne pourra admettre aucune ingérence des agents diplomatiques étrangers.

Art. 50. — L'Entreprise établira dans la capitale de la République, un ou plusieurs chargés d'affaires possédant les autorisations et les instructions suffisantes pour s'entendre avec le Gouvernement fédéral ou avec les diverses autorités gouvernementales, dans toutes les affaires se rapportant aux obligations imposées par la concession de l'Entreprise.

Art. 51. — L'Entreprise établira son domicile principal dans la ville de la République fixée par la concession, sans préjudice des agences que ses propres intérêts pourront réclamer dans les divers centres du pays ou de l'étranger.

Art. 52. — Les compagnies de chemins de fer, dans le cas où leur Direction ou leur Conseil d'administration résiderait à l'étranger, auront, sur le sol de la République, et dans le lieu de leur domicile, une direction locale composée de directeurs et de conseillers nommés conformément à leurs statuts, et qui feront partie de leur Direction principale ou de leur Conseil d'administration.

Art. 53. — Les statuts détermineront les pouvoirs de la Direction locale ; mais, en tout cas, la portion de la Direction ou du Conseil d'administration résidant à l'étranger, ainsi que le Comité exécutif, s'il y en a un, seront dans l'obligation de lui envoyer copie complète et certifiée des procès-verbaux de leurs sessions et des résolutions prises. On lui fera également tenir copie des procès-verbaux des assemblées générales d'actionnaires ; on lui donnera connaissance de tous les contrats de transports et de toutes les opérations financières qui auraient lieu.

Art. 54.— Les statuts de la Compagnie, les règlements fixant ses rapports avec le public, pour tout ce qui n'est pas prévu par la présente loi ou par la concession, ainsi que les modifications qui, par la suite, pourront être apportées aux uns ou aux autres, seront soumis à l'approbation

du Pouvoir Exécutif de l'Union. Si cette disposition n'est pas respectée, lesdits statuts et règlements n'auront aucun caractère légal, et ils ne produiront aucun effet.

Art 55. — Le chemin de fer et le télégraphe ou téléphone, les terrains, bâtiments, magasins, stations, machineries, accessoires, matériaux et tous les biens divers qui constituent le chemin de fer et le télégraphe ou le téléphone, sont, pendant la durée de la concession, propriété de la compagnie, sous réserve des limitations que fixe la présente loi et qu'établit la concession ; et soumis en ce qui concerne la construction et l'exploitation, aux lois réglementaires sur les chemins de fer.

Art. 56. — Tous les biens mentionnés au commencement de l'article précédent, du moment où ils sont incorporés au chemin de fer et au télégraphe ou téléphone, et pendant tout le temps qu'ils forment partie intégrante de ceux-ci ou qu'ils en forment des annexes, sont régis par le Code civil du District fédéral pour tout ce qui n'est pas déterminé par des lois spéciales.

Art. 57.— Les terrains incorporés au chemin de fer ne sont pas soumis aux servitudes légales, en tant que ces servitudes sont incompatibles avec l'usage auquel sont destinés lesdits terrains. Pendant qu'ils seront consacrés à l'usage en question, ils pourront être affermés, sous réserve de l'autorisation préalable du Secrétariat des communications et Travaux publics ; et tout terrain affermé sera sujet au payement des impôts.

Art 58. — Sous les restrictions qui établissent les articles 38 et 60 en ce qui concerne les dettes hypothécaires, l'Entreprise est autorisée à passer, dans la République mexicaine ou à l'étranger, tous les contrats qu'exigent les objets de sa concession. Elle peut émettre toute nature d'actions ou d'obligations, et en disposer, toute aussi bien qu'hypothéquer à des individus ou à des associations particulières, la voie et ses dépendances. On pourra spécifier dans l'hypothèque, la transmission en tout ou en partie du droit d'exploiter la voie.

Art. 59. — Aucune Entreprise de chemin de fer ne pourra, directement ou indirectement passer un contrat de vente, d'affermage ou d'aucune autre nature en vertu duquel elle acquerrait la prépondérance dans la propriété, l'exploitation ou l'administration ou la surveillance d'une autre ligne construite ou en voie de construction, ou de la concession d'une ligne qui ferait concurrence à l'une quelconque des lignes construites par ladite Entreprise, ou en voie de construction pour son compte, ou à elle concédées.

Art. 60. — Pour l'émission des actions et obligations, on observera les règles suivantes :

1° Les plans et profils une fois relevés, on établira l'évaluation des dépenses de toute l'entreprise.

2° Sur la base de ces évaluations et des droits que le concessionnaire se sera réservés, on fixera, avec l'approbation du gouvernement, le capital en actions et obligations.

3° Ce qui est spécifié dans les paragraphes précédents n'empêchera point que, pendant les travaux d'évaluation des dépenses, l'on n'émette des actions ou obligations, ou qu'on se procure par d'autres moyens les fonds qu'exige la construction.

4° Le montant du capital en actions ou obligations pourra être augmenté, même après évaluation des dépenses et fixation dudit capital, toutes les fois que l'exigeront les nécessités de la construction ou de l'exploitation.

5° Le droit d'émettre des actions et obligations n'implique pas que ce soit là le seul moyen par lequel l'entreprise puisse se procurer des fonds ; elle pourra user à cette fin de tous les moyens légaux.

6° L'Entreprise sera obligée de porter à la connaissance du Secrétariat des communications et Travaux publics, tous les contracts qu'elle passera dans l'exercice des droits que lui donne le présent article.

Art. 61. — Tous les contrats passés à l'étranger, et entraînant des obligations soit personnelles, soit réelles, qui ont pour objet, le chemin de fer ou quelque propriété immobilière incorporée au chemin de fer ou au télégraphe ou téléphone, sont régis par le Code civil du District fédéral, dans les conditions prévues à l'article 56. Pour ce qui est des autres contrats, s'ils engendrent seulement des obligations personnelles, on observera la disposition du paragraphe 2 de l'article 63.

Art. 62. — Les hypothèques constituées sur le chemin de fer et les obligations qu'elles garantissent, sont régies, si le contrat a été passé par devant notaire sur le territoire de la République, par le Code civil du District fédéral, pour tout ce qui n'est pas fixé par la présente loi ou par les lois spéciales.

Art. 63. — Si le contrat a été passé à l'étranger, on observera les dispositions suivantes :

1° Pour ce qui est des formes et solennités extérieures, elles seront régies par les lois du pays où le contrat aura été passé.

2° Les droits et obligations qui viendront à naître du contrat, excepté en ce qui touche les hypothèques, seront également soumis aux lois du lieu de la passation, bien que le contrat doive être exécuté en tout ou en partie dans la République Mexicaine, à moins toutefois qu'il ait été expressément déclaré dans le contrat que celui-ci serait régi par la loi mexicaine. En pareil cas, il sera soumis aux dispositions du code civil ci-dessus mentionné.

3° Les hypothèques seront régies par le code civil du District Fédéral pour tout ce qui n'est pas déterminé par la présente loi.

Art. 64. — Une hypothèque pourra être constituée sur toutes les lignes qui forment le réseau de l'entreprise ou sur une seule ligne faisant partie dudit réseau, pour toute la durée de la concession. Elle portera sauf disposition contraire :

1° Sur la concession du chemin de fer avec la subvention des franchises, exemptions, droits et obligations que contient cette concession.

2° Sur la voie avec les terrains, stations, dépôts, magasins, ateliers, avec tous les bâtiments annexes du chemin de fer et du télégraphe ou téléphone et en général avec tout ce qui dépend du chemin de fer.

3° Sur tout le matériel fixe ou mobile employé dans la construction, l'exploitation, la réparation, le renouvellement et l'entretien de la voie et, de ses dépendances.

4° Sur les capitaux réunis par l'entreprise pour l'exploitation et l'administration du chemin de fer, l'argent qui se trouve en caisse pour l'exploitation courante, les créances résultant directement de l'exploitation et les droits cédés à l'entreprise par des tiers.

Art. 65. -- Dans les textes constitutifs d'hypothèque et dans les obligations hypothécaires, il devra être spécifié que, à la fin de la période pour laquelle la concession est accordée, le chemin de fer, avec toutes gares, magasins, ateliers et dépendances, deviendra propriété de la Nation, libre de toute charge, hypothèque ou responsabilité quelconque, même à l'égard des obligations contractées avec droit d'antériorité. On devra constater également les droits et obligations que la Nation acquiert en vertu de l'article 38 en cas de déchéance.

Art. 66. — Les créanciers hypothécaires n'ont pas le droit d'empêcher ou de troubler l'exploitation du chemin de fer, ils ne peuvent non plus s'opposer aux modifications ou changements à apporter, pendant la durée de l'hypothèque, aux bâtiments, aux terrains de la voie et au matériel de l'exploitation. Toutefois, ces mêmes créanciers hypothécaires ont le droit de s'opposer à la vente du chemin de fer ou d'une des lignes du réseau, à l'aliénation d'une partie considérable du matériel d'exploitation, et à la fusion avec d'autres Compagnies, au cas où il en résulterait un danger pour la sécurité de leurs créances.

Art. 67. — Les hypothèques, et en général tous les actes et contrats sujets à enregistrement, seront enregistrés dans la ville de Mexico, et cet enregistrement sera considéré comme preuve suffisante au point de vue de la validité et de l'exécution légale, pour tout ce qui se rapporte aux diverses lignes et aux divers embranchements; il ne sera pas nécessaire de procéder à un enregistrement local dans les Etats ou dans les différents centres où passeront les lignes.

Art. 68. — Pour l'enregistrement, dans tous les cas où il sera nécessaire de désigner expressément et de localiser la propriété sur laquelle portera l'acte, on devra désigner les points extrêmes de chacune des lignes ou de chacun des embranchements, tels qu'ils sont indiqués dans les concessions; on fera de même pour ce qui est de la date des concessions en vertu desquelles sont exploitées les lignes ou embranchements.

Art. 69. — Dans tout contrat relatif à une acquisition de matériel pour l'installation d'un chemin de fer ou de matériel roulant, les contractants sont autorisés à passer ledit contrat en se conformant aux règles suivantes:

1° Lors même que le matériel vendu serait livré à l'acheteur, et que celui-ci en aurait la possession effective et l'usage, la propriété n'en pourra être transférée audit acheteur avant que le prix en soit entièrement payé et que l'acheteur ait rempli toutes les obligations du contrat; entre temps le vendeur conservera le droit de propriété dudit matériel pour tout ce qui concerne les effets légaux.

2° Est également autorisée la passation de contrats d'affermage du matériel ci-dessus indiqué, dans lesquels il sera spécifié que le matériel affermé deviendra aliéné et que la propriété en sera transférée au fermier, le contrat prenant dès lors le caractère d'une vente, quand le fermier aura payé le prix d'affermage aux termes convenus, et qu'il aura rempli toutes les diverses obligations de contrat. En pareil cas, le prix d'affermage payé suivant les dispositions du contrat, sera considéré comme un prix de vente, et le contrat perdra son caractère d'affermage pour acquérir celui d'une vente.

3° Les contrats auxquels se réfèrent les deux paragraphes précédents seront passés comme écritures publiques, enregistrées sur le Registre de commerce de la ville de Mexico.

De plus, chaque wagon ou locomotive qui aura fait l'objet d'un contrat de cette nature portera, dans un endroit bien apparent, une plaque sur laquelle on inscrira le nom du vendeur ou de l'affermeur, suivi du mot « propriétaire ».

4° Au cas où l'acheteur où le fermier n'effectuerait pas le paiement ou ne remplirait pas l'une quelconque des obligations spécifiées dans le contrat, le vendeur ou affermeur aura le droit de reprendre tout le matériel vendu ou affermé; il gardera à titre définitif les sommes qui auraient été payées en vertu dudit contrat.

5° Quand l'acheteur ou fermier aura payé tout ce à quoi il se sera obligé, et qu'il aura satisfait à toutes les obligations et conditions qui sont stipulées dans le contrat, on le constatera dans un instrument public qui sera enregistré ainsi qu'il a été indiqué précédemment dans le paragraphe IV.

Art. 70.— Les chemins de fer sont considérés comme des travaux d'utilité publique, et en conséquence, les entreprises de chemins de fer auront le droit d'exproprier les terrains et matériaux de construction appartenant à des particuliers, et nécessaires pour l'établissement, la réparation des voies ferrées et de leurs dépendances, des stations et des diverses installations accessoires. Elles n'auront pas le droit d'exproprier les eaux sans autorisation spéciale du Pouvoir Exécutif dans chaque cas. L'expropriation se fera d'après les règles suivantes :

1° Le droit pour la voie même, ne pourra pas s'exercer sur une largeur de plus de soixante-dix mètres; mais l'entreprise aura de plus droit aux terrains qui seraient nécessaires pour les stations et dépendances du chemin de fer.

2° Il peut se faire que, pour construire le chemin de fer en conformité du tracé approuvé, il soit nécessaire de croiser un autre chemin de fer, ou d'occuper des terrains compris dans la largeur dont celui-ci peut disposer, ou encore des terrains destinés à d'autres usages par ce même chemin de fer, ou enfin des terrains employés dans quelque autre travail d'utilité publique. En pareil cas, lorsque les intéressés n'arriveront point à s'entendre, le Secrétariat des communications et travaux publics examinera si l'occupation du terrain et la construction, sur ledit terrain, du nouveau chemin de fer, causent à l'installation antérieure un préjudice assez grave pour rendre la construction en question inopportune.

Si ledit Secrétariat prend une décision formelle constatant cet inconvénient grave, il n'y aura pas lieu à expropriation, et l'on modifiera le tracé de la nouvelle voie. Si la décision est prise en sens contraire, on procédera à l'expropriation, mais la nouvelle entreprise sera obligée de payer à l'entreprise primitive une indemnité convenable pour occupation du terrain, interruption du trafic ou dommage matériel causé au chemin.

3° Dans les conditions spécifiées par le paragraphe précédent, il faudra toujours prouver qu'il y a nécessité de croiser un chemin de fer ou d'occuper des terrains destinés à ce même chemin de fer ou à ses dépendances pour la construction d'un travail d'utilité publique autorisé par le gouvernement Fédéral, les Etats, ou les Municipalités.

4° L'Entreprise n'aura pas le droit d'occuper les routes et les voies ou chemins vicinaux. Au cas où il serait nécessaire de croiser une route ou un chemin vicinal, le croisement ne se fera point sans qu'il ait éte autorisé par le Secrétariat des communications et travaux publics. Celui-ci, en autorisant le croisement, pourra fixer les conditions et règles auxquelles sera soumise l'entreprise.

5° Si pour les reconnaissances et tracés, il est nécessaire de détruire ou d'abattre en tout ou en partie des arbres, des haies ou d'autres obstacles secondaires du même genre, la compagnie pourra le faire, mais en demeurant obligée de payer l'indemnité que fixeront des arbitres, et aussitôt que cette indemnité sera fixée.

6° Si l'entreprise demande, ou s'il n'a pas été possible de fixer l'étendue de terrain qui doit être occupée, le Juge, préalablement au jugement d'expropriation, et après avoir entendu l'ingénieur du gouvernement ou, en son absence, l'arbitre qu'aura nommé le tribunal ci-dessus désigné déterminera une somme qui devra demeurer déposée; en attendant que l'affaire soit tranchée, il donnera de plus à la compagnie l'autorisation de prendre provisoirement possession du terrain ou des matériaux sur lesquels porte la demande. Mais celà ne préjugera point de l'évaluation définitive des experts, et, suivant que celle-ci sera supérieure ou inférieure à la somme déposée par l'entreprise, celle-ci aura à recevoir ou à payer la différence.

7° Chaque fois qu'il ne pourra y avoir entente avec le propriétaire, l'affaire sera soumise au juge de district de l'Etat où est situé le terrain ou les matériaux pour lesquels il y lieu à expropriation; il en sera de même pour les eaux, quand le Pouvoir Exécutif aura autorisé l'expropriation; on se conformera pour la procédure du jugement aux articles 734 à 740 du code fédéral de procédure civile, l'entreprise exerçant les actions et droits qui, dans lesdits articles, appartiennent aux autorités et au ministère public.

8° Si par suite d'un litige ou pour tout autre motif, il y a doute en ce qui touche le véritable propriétaire ou possesseur de la propriété faisant l'objet de l'action, le juge de district fixera comme montant de l'indemnité à accorder la valeur qui résultera de l'examen de l'évaluation faite par l'arbitre que nomme l'entreprise, et aussi de celle de l'arbitre que ledit juge aura désigné comme représentant du propriétaire légitime de la propriété. La valeur qui aura été définitivement fixée sera déposée suivant les prescriptions légales pour être remise à qui il appartiendra.

9° Les arbitres, pour établir leur évaluation devront tenir compte des contributions que paie la propriété faisant l'objet de l'expropriation, en même temps que des dépenses ou des profits qui en résultent pour son propriétaire.

CHAPITRE V

FRANCHISES ET EXEMPTIONS ACCORDÉES AUX CONCESSIONNAIRES

Art. 71.— Les capitaux étrangers qui sont employés à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, de même que les emprunts faits pour cet objet, demeurent sous la sauvegarde de la nation, et sont mis à l'abri de toutes représailles, confiscations ou *embargos* pour cause de guerre.

Art. 72.— Les capitaux et les propriétés de l'entreprise, autant que les uns et les autres demeureront affectés directement aux fins de la concession, seront exempts durant quinze années de tout impôt fédéral ou local, à l'exception pourtant de l'impôt du timbre, que l'entreprise devra faire apposer, suivant les textes législatifs sur tous les documents, actes, contrats et opérations dans lesquels elle intervient.

Art. 73.— Les voies générales de communication auxquelles se réfèrent le paragraphe 1° de l'article 1 et les articles 6 et 7, ainsi que leurs dépendances, les capitaux et emprunts employés pour leur établissement, les actions, obligations émises pour l'entreprise, ne pourront en aucun moment servir de base à l'établissement d'une imposition de la part des Etats.

Art. 74.— Pendant un délai qui n'excédera pas cinq années, l'entreprise pourra importer, pour la construction, l'exploitation, l'entretien et les réparations du chemin de fer et du télégraphe et de leurs accessoires, les articles suivants, francs de tous droits d'importation ou de douanes, ou d'impôts fédéraux ou locaux, quels qu'ils soient :

Matériel fixe pour la voie.

Rails, crampons pour la voie, écrous, chevilles, également destinés à la voie, sellettes et coins, éclisses plates ou d'angle, changements de voie complets, signaux pour la voie et les croisements, coussinets, traverses de bois ou traverses métalliques, ponts métalliques ou de bois, entiers ou par parties, bois ordinaire de construction, bâtiments et maisons de bois ou de fer pour stations meublées ou non.

Matériel roulant.

Locomotives de toute espèce, trucs pour locomotives et véhicules, roues motrices et essieux pour locomotives, tampons pour locomotives et véhicules, ressorts divers pour machines, cheminées pour machines, ventilateurs pour machines, châssis de véhicules, lampes d'avant des machines, sifflets de locomotives, chaudières complètes, injecteurs complets, cylindres complets, manomètres à vapeur pour les chaudières, foyers pour les machines, tenders complets.

Matériel de Télégraphie.

Fils de fer ordinaires ou galvanisés, isolateurs, poteaux de bois et de fer, consoles et barres métalliques, batteries, appareils télégraphiques, téléphoniques.

Wagons.

Voitures pour voyageurs, fourgons, plates-formes, fourgons de conducteurs, fourgons de messageries, wagons-poste, wagons à bagages, roues et essieux, tampons métalliques, wagonnets, draisines et vélocipèdes pour voies ferrées, freins pour véhicules.

Divers.

Plaques tournantes, grues pour le service de la voie, machines pour foncer les pilotis, réservoirs d'eau, bascules.

Le délai pendant lequel l'entreprise jouira de la franchise de la libre importation, sera variable et proportionné à l'importance de la ligne considérée, mais sans pouvoir excéder les cinq années mentionnées ci-dessus.

Art. 75. — Si le délai accordé vient à expirer avant que soit terminée la construction de la ligne et que sa mise en exploitation soit réalisée, la franchise de la libre importation demeurera limitée aux matériaux compris dans la précédente classification, qui seraient nécessaires pour l'achèvement de la construction et la mise en exploitation de la ligne.

Art. 76. — Les matériaux dont la libre importation est autorisée à l'article 74, seront introduits pour l'usage exclusif de la voie, et si une portion en était aliénée ou appliquée à d'autres usages, le Secrétariat des Finances exigerait le versement des droits, sans préjudice des diverses pénalités établies par les lois fiscales pour les différentes infractions qu'on peut commettre contre elles.

Art. 77. — Les lignes qui sont mentionnées à l'article 6 pourront faire l'objet de subventions. Pourront être également subventionnées, mais à titre exceptionnel, les autres lignes visées par l'article 158, paragraphe 3, chapitre B. En dehors de celles qui viennent d'être mentionnées, aucune autre ligne ne pourra être subventionnée. Les subventions seront soumises aux règles suivantes :

1° Il ne sera pas accordé de subvention pour la construction des chemins de fer quand le paiement desdites subventions entraînera un dépassement dans le montant des chapitres du budget des dépenses à ce affectés.

Sont exceptés de la présente règle les cas suivants :

A. — Quand le montant de la subvention ne dépasse pas les trois quarts du montant des subventions qui, au moment de la nouvelle concession, sont disponibles en conséquence de la caducité de divers contrats antérieurs, caducité déclarée postérieurement à la date de la présente loi, ou comme suite d'une rescision proclamée également postérieurement à cette même loi.

B. — Quand s'appliquent les termes de l'article 158 paragraphe 3, et pour des subventions accordées à des lignes dont la concession n'a pas été frappée de caducité.

2° La subvention sera payée par sections d'au moins cinq kilomètres, construites et acceptées par le Secrétariat des voies de communication et des travaux publics ; les paiements seront faits d'après le montant et les conditions qui auront été déterminées dans chaque cas. Mais il est entendu que si, à l'achèvement de la ligne, la dernière section a moins de cinq kilomètres, on paiera la somme qui correspond à la longueur de cette section et au moment où elle sera terminée.

3° La subvention sera payée en bons de la Dette publique, le Pouvoir Exécutif se réservant dans chaque sens la faculté de décider sous laquelle des deux formes suivantes se fera le paiement.

A. — En bons de 5 0/0 de la Dette amortissable ;

B. — En bons de dénomination spéciale, suivant les clauses et conditions qui seraient déterminées.

Art. 78. — En aucun cas, et sous aucune forme, il ne pourra être accordé de prorogation des délais qui auront été fixés pour la durée de la concession en conformité avec l'article 27 ou de ceux qui auront été établis dans la même concession, en conformité avec les articles 72 et 74 pour l'exemption des impôts.

Art. 79. — Les terrains de propriété nationale dont l'entreprise aura besoin pour les objets qui sont mentionnés dans le paragraphe 1er de l'article 70, une fois qu'aura été donnée dans chaque cas l'approbation du Pouvoir Exécutif seront transférés à l'entreprise sans rétribution aucune.

De même, après approbation préalable du Pouvoir Exécutif, l'entreprise aura droit de prendre, dans les terrains de propriété nationale et dans les rivières, les matériaux de toute espèce qui seraient nécessaires pour la construction, l'exploitation, ou la réparation de la ligne et de ses dépendances ; ce en se soumettant aux lois et règlements sur la matière.

Art. 80. — Si la ligne se termine dans un port, l'entreprise aura le droit de construire un ou plusieurs appontements en se soumettant aux règles et conditions contenues dans l'acte de concession.

Art. 81.— Les carrières et gisements minéraux divers qui, suivant la législation minière, n'appartiennent point au propriétaire du sol, et qui se rencontreront dans les travaux et excavations qui seraient exécutés, seront la propriété de l'entreprise, mais sous les conditions imposées par la législation minière, et à condition que dénonciation en soit faite dans les trois mois de la découverte.

Art. 82. — Les directeurs, ingénieurs, employés et agents des bureaux et stations du chemin de fer et du télégraphe, tout aussi bien que les ouvriers qui y sont occupés, seront exempts de toute espèce de service militaire et de toutes charges municipales durant le temps qu'ils seront au service du chemin de fer, sauf le cas de guerre étrangère. Les Compagnies auront la facilité d'organiser le service intérieur et la garde de leurs lignes, en se conformant aux règlements qui seront approuvés par le Pouvoir Exécutif.

(*A Suivre*).

PERSONNEL

(N° 142)

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATIONS

Décret du 17 Juillet 1901. — Sont promus au grade d'officier de l'ordre national de la Légion d'honneur, sur la proposition du Ministre de la Guerre :

MM. **Chigot** (Achille), Ingénieur en chef de 1re classe, en retraite.
Mocquery (Charles), Ingénieur en chef de 1re classe.
Weisgerber (Edouard), Ingénieur en chef de 1re classe.

Décret du 25 juillet. — Sont promus ou nommés dans l'ordre national de la Légion d'honneur :

Au grade d'officier :

MM. **Kleine** (Auguste), Ingénieur en chef de 1re classe.
Loche (Maurice), Inspecteur général de 2e classe.

Au grade de chevalier :

MM. **Alvin** (Henri), Ingénieur en chef de 2e classe.
Morard (Henri), Ingénieur en chef de 2e classe.
Mallat (Gaston), Ingénieur ordinaire de 1re classe.
Daujon (Auguste), id.
Goury du Roslan (Louis) id.
Lamothe (Benoît) id.
Cosmi (Jérôme) id.
de Joly id.
Margot (Maurice) Ingénieur ordinaire de 2e classe.
Dubosque (Jules), Sous-Ingénieur.
Leclerc (Gustave) id.

2° NOMINATIONS

Décret du 16 juin 1901. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de

3[e] classe pour prendre rang à dater du 16 juin 1904, les Elèves-Ingénieurs hors concours dont les noms suivent :

MM. **Butavand** (Thomas)
Paret (Denis)
Stablo (Paul)
Alix (Gaston)
Peychez (Maurice)
Lecocq (Aimable)
Bruneau (Guy)
Vergnieaud (Jean)
Duchâtel (Emile)
Bonneau (Jean)
Caufourier (Paul)

3° AVANCEMENTS

Arrêté du 29 juin 1901. — Sont élevés à la 1[re] classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1[er] juillet 1901, les Ingénieurs en chef de 2[e] classe, dont les noms suivent :

MM. **Widmer** (Maurice)
Ribière (Charles)
Cadart (Gustave)
Liébeaux (Gaston)
Moser (Emile)
Rœderer (Charles)
de Volontat (Rosario)
Callon (Georges)

Décision du 10 juillet. — Sont admis à la 1[re] classe, les Elèves-Ingénieurs de 2[e] classe, dont les noms suivent :

MM. **Dugardin,**
Gérin,
Le Trocquer,
Moreau,
Grimpret,
Deval,
Guignard,
Gerdes,
Verrière,
Lacoste.

Sont admis à la 2e classe, les Élèves-Ingénieurs de 3e classe, ci-après désignés :

MM. **Aron**,
Philippe,
Regnauld,
Houël,
Tessier
Laroche,
Mercier,
Levaillant,
Becquerel.

4° SERVICES DÉTACHÉS

Arrêté du 10 juillet. — M. **Théron** (Georges), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché à la résidence de Mantes, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, est mis à la disposition du Ministre de la Marine, pour être attaché à l'Inspection Générale des Travaux maritimes.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 13 juillet.— M. **Mazerolle** (Louis), Ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service du Ministère de l'Agriculture, est mis à la disposition du Préfet de la Seine, pour être attaché au Service Municipal de la Ville de Paris.

Il reste placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 13 juillet. — M. **Troté** (Albert), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Senlis, au service ordinaire du département de l'Oise et aux services de chemin de fer confiés à MM. les Ingénieurs en chef **Debauve** et **Bourguin**, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture pour remplir les fonctions de Secrétaire de la Commission de l'hydraulique agricole et d'adjoint à la Direction de ce service.

Il est placé dans la situation de service détaché.

5° DÉCÈS

	Date du décès
M. **Cadot** (Charles), Ingénieur en chef de 1re classe, en retraite	22 juin
M. **Roux** (Auguste), Conducteur de 2e classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire au service ordinaire du Puy-de-Dôme	22 juin

6° DÉCISIONS DIVERSES

Arrêté du 25 juin. — Un service de contrôle est créé pour les travaux du chemin de fer de Briey à Hussigny et Villerupt.

Ce service est placé dans les attributions de MM. **Thoux**, Ingénieur en chef et **Imbeaux**, Ingénieur ordinaire, à Nancy.

Arrêté du 29 juin. — Le siège du 2e arrondissement du Canal du Midi est transféré de Narbonne à Carcassonne.

Arrêté du 29 juin. — M. **Ader** (Henri), Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Narbonne, au service du Canal du Midi et au service du chemin de fer, confié à M. l'Ingénieur en chef **Bouffet**, cesse d'être attaché au service du Canal du Midi.

Idem. — M. **Reynes** (André), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché à la résidence de Carcassonne, au service ordinaire du département de l'Aude, est chargé, en outre, du 2e arrondissement du service du Canal du Midi, en remplacement de M. **Ader**.

Idem. —M. **Picquet**, Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire et au service de contrôle des travaux du chemin de fer de Langogne au Puy, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Brioude, en remplacement de M. **Urbain**.

M. **Picquet** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 29 juin. — Les Elèves-Ingénieurs hors de Concours nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe, pour prendre rang à dater du 16 juin 1901 recevront les destinations suivantes :

M. **Butavand** (Thomas), est attaché temporairement au service du Secrétariat du Conseil Général des Ponts et Chaussées, et chargé, en outre, d'une mission aux chemins de fer de l'Etat.

M **Paret** (Denis), est chargé d'une mission d'une année au service de l'administration des chemins de fer de l'Etat.

M. **Stablo** (Paul), est chargé d'une mission d'une année au service de l'administration des chemins de fer de l'Etat.

M. **Alix** (Gaston), est chargé, à la résidence d'Agen, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Dubois** (Paul).

1° Service ordinaire du département de Lot-et-Garonne. — Arrondissement d'Agen.

2° Service de la navigation de la Garonne. — 2e Arrondissement ;

3° Service du Canal latéral à la Garonne. — 5° Arrondissement ;

4° Service hydrométrique du bassin de la Garonne (2° section, 2° arrondissement).

M. **Peychez** (Maurice), est chargé de l'arrondissement de Rochefort, du service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, du 2° arrondissement du service maritime du même département, et du 1er arrondissement (ligne de la pointe de la Fumée au Fort d'Enet) du service du chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Modelski**, en remplacement de M. **Labeille**.

M. **Lecocq** (Aimable), est chargé à la résidence du Blanc, de l'arrondissement de l'Ouest, du service ordinaire du département de l'Indre et du 4° arrondissement (ligne du Blanc à Argent.— Section du Blanc à Buzançais) du service de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Leroux**, en remplacement de M. **Leverve**.

M. **Bruneau** (Guy), est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine, pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Brest.

Il est placé dans la situation de service détaché.

M. **Vergnieaud** (Jean), est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine, pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort,

Il est placé dans la situation de service détaché.

M. **Bonneau** (Jean), est mis à la disposition du Gouverneur Général de l'Algérie, pour être chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Mostaganem et du 4° arrondissement du service de la 1re circonscription du Contrôle de la voie et des Bâtiments des chemins de fer Algériens, en remplacement de M. **Pouyanne**.

Il est placé dans la situation de service détaché.

M. **Caufourier** (Paul) est mis à la disposition du Ministre de la Marine pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Toulon.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Arrêté du 29 juin. — M. **Eydoux** (Denis), Elève-Ingénieur hors de concours, est chargé, à la résidence de Tarbes, de l'arrondissement de l'Est, du service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, de l'arrondissement unique du service hydrométrique des bassins de l'Adour (1re section) et de la Neste, et du 1er arrondissement (lignes de Lannemezan à Arreau et d'Auch à Lannemezan — section comprise dans le département des

Hautes-Pyrénées), du service de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en chef de **Thélin**, en remplacement de M. **Imbs**.

M. **Eydoux** remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Décision du 1er juillet. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne d'Annecy à Albertville est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des Bâtiments : au 5° arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Grenoble ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique ; au 5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Grenoble ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale ; à la 3e circonscription d'Inspecteur particulier, à Lyon ;

4° Pour la surveillance administrative : au Commissariat d'Annecy.

Décision du 6 juillet. — Le service du contrôle de l'exploitation de la section de Javel à Meudon-Val-Fleury, de la ligne des Invalides à Versailles (R. G.) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments : au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Paris ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique : au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Paris ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale : à la 1re circonscription d'Inspecteur principal, à Paris ;

4° Pour la surveillance administrative : au Commissariat d'Auteuil (provisoirement).

Arrêté du 5 juillet. — M. **Pestre** (Paul), Conducteur de 1re classe, attaché dans le département de la Seine, au service du contrôle des études et travaux des lignes nouvelles du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est chargé, à la résidence de Perpignan, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales et de l'arrondissement unique du service maritime du même département.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 10 juillet. — L'emploi d'Ingénieur ordinaire, précédemment occupé à Constantine par M. **Daujon**, est supprimé.

La circonscription de Constantine qui comprend actuellement quatre arrondissements d'Ingénieur n'en comprendra plus que trois qui sont constitués ainsi qu'il suit, savoir :

1° ARRONDISSEMENT DE CONSTANTINE

(M. **Souleyre**, Ingénieur ordinaire.)

Cet arrondissement est limité au nord, par la circonscription de Philippeville; à l'est, par les communes de Condé-Smendou, du Kroub et d'Aïn-Abid ; au sud, par les communes des Ouled-Rahmoun, d'Oued-Seguin et de Châteaudun (mixte); à l'ouest, par la commune de Fedj-M'Zala.

Il comprendra les 1[re] et 2[e] subdivisions de Constantine, la subdivision de Constantine (nord), et celles de Mila, Tiberguent, Kroub, Constantine (ouest), Oued-Atménia.

L'Ingénieur ordinaire de Constantine restera attaché au contrôle de la ligne des Ouled-Rahmoun à Aïn-Beida et à la construction du chemin de fer départemental d'Aïn-Beida à Khenchela.

2° ARRONDISSEMENT DE SÉTIF

(M. **Raby**, Ingénieur ordinaire.)

Ancien arrondissement de Sétif augmenté des territoires de la commune mixte des Eulma.

Subdivisions nord et sud de Sétif ; nord et sud de Bordj-bou-Arréridj ; de Kerrata, de Périgoville, de Guergour, de Saint-Arnaud.

3° ARRONDISSEMENT DE BATNA

(M. **Bavoillot**, Conducteur faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire.)

Ancien arrondissement de Batna augmenté des territoires des communes mixtes de Khenchela et d'Aïn-M'lila.

Subdivisions d'Aïn-M'lila ; nord, est et sud de Batna, d'El-Kantara, de Biskra, de Khenchela.

Arrêté du 13 juillet. — M. **Debats** (Gaston), Conducteur de 1[re] classe, faisant fonctions d'Ingénieur au Service ordinaire du département de la Savoie est attaché à la résidence d'Oloron aux services ci-après désignés :

1° Service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, arrondissement d'Oloron ;

2° Service hydrométrique du bassin de l'Adour (4[e] section, 5[e] arrondissement).

3° Service de Chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Cadart**, 2[e] arrondissement (ligne d'Oloron à Bedous).

M. **Debats** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Richard** (César), Conducteur principal attaché au Service ordinaire du département de l'Isère, est chargé du Service ordinaire de l'arrondissement de Moutiers (Savoie).

Il remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 15 juillet. — M. **Perraud** (Henri), Conducteur de 2[e] classe, à Digne, est chargé, à la résidence de Castellane, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Ravel**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire de l'arrondissement de Castellane ;

2° 2[e] arrondissement (ligne de Digne à Saint-André, de la borne 27[k],800 à Saint-André) du Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Zurcher**.

3° 2[e] arrondissement (ligne de Draguignan à Saint-André, partie comprise dans le département des Basses-Alpes) du Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Périer**.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

M. **Samson** (Jean), Conducteur de 2[e] classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Oloron, est attaché, à la résidence de Senlis, aux Services ci-après désignés, en remplacement de M. **Troté**, précédemment mis en service détaché, savoir :

1° Arrondissement de Senlis du Service ordinaire de l'Oise ;

2° Arrondissement unique (ligne d'Ormoy à Mareuil-sur-Ourcq) du Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Debauve** ;

3° 2[e] arrondissement (ligne de Trilport à la Ferté-Milon) du Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bourguin**.

M. **Samson** continuera à remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 25 juillet. — M. **Fournier** (Murat), Conducteur principal en retraite est nommé Chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur.

Idem. — M. **Danais** (Jean), Conducteur principal, est nommé Chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur.

2° NOMINATIONS.

Arrêté du 13 juin. — M. **Yrle,** Commis admissible au concours de 1900 n° 20, est nommé Conducteur de 4e classe et attaché, dans le département de l'Ariège, au Service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Paul-Saint-Antoine à Lavelanet.

Arrêté du 25 juin. — M. **Parrieu** (Fernand), admissible au concours de 1900 n° 86, est nommé conducteur de 4e classe et attaché dans le département du Cantal, au Service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

Arrêté du 29 juin. — M. **Béquignon** (Paul), Commis admissible au concours de 1894 n° 133, est nommé Conducteur de 4e classe et attaché au Service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

Décision du 11 juillet. — M. **Delaye** (Louis), Commis admissible au concours de 1900 n° 80, est nommé Conducteur de 4e classe et attaché au Service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

Arrêté du 13 juillet. — M. **Wacogne** (Alfred), Commis admissible au concours de 1900 n° 62, est nommé Conducteur de 4e classe au Service maritime du département de la Charente-Inférienre.

Décision du 17 juillet. — M. **Pierre** (Jean-Baptiste), Commis admissible au concours de 1898 n° 18 est nommé Conducteur de 4e classe et attaché au Service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

3° AVANCEMENTS.

Arrêté du 29 Juin.

Le Ministre des Travaux Publics,
Sur le Rapport du Directeur du Personnel et de la Comptabilité
Arrête :
Est élevé comme suit le traitement des Conducteurs des Ponts et Chaussées, ci-après nommés :

Principaux de 1re classe de **4.200** *à* **4.500** *francs.*

MM.

Villaumé	Seine	Réseau d'Orléans (Direction du Contrôle).
Raoul	Yonne. . . .	Service ord. et chemin de fer (M. **Callon**.)
Bonhoure (Pierre) .	Haute-Garonne .	Service ordinaire.
Leduc (Charles) . .	Seine	Navigation de la Seine (2e section).
Lorgnier. . . .	Pas-de-Calais .	Service maritime.
Dupuis (Joseph) . .	Seine-et-Oise . .	Navigation de la Seine (3e section).
Raimbault . . .	Loiret. . . .	Chemins de fer (M. **Callon**).
Foulon (Romain). .	Seine	Service ordinaire.
Barbe (Vincent) . .	Côte-d'Or. . .	Réseau P.-L.-M. (Voie et Bâtiments).
Dunand (J.) . . .	Constantine .	Circonscription de Bône.
Bouillon	Finistère . . .	Service maritime.
Chevennement. .	Doubs. . . .	Canal du Rhône au Rhin.
Quignon (Théodore) .	Seine	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Renou (Félix). . .	Indre-et-Loire .	Chemins de fer (M. **Leroux**).
Lefrou	Mayenne . . .	Navigation de la Mayenne.
Chavant . . .	Loire	Service ordinaire.
Ravin (Théophile) .	Pas-de-Calais. .	Outillage du port de Calais. — En service détaché.
Devincet	Alpes-Maritimes.	Service maritime.
Le Renard . . .	Côtes-du-Nord .	Id.
Fleury (Louis) . .	Seine	Navigation de la Seine (2e section).
Houdry (Alexandre).	Seine-et-Marne .	Service ord. et chemins de fer (M. **Heude**).
Bonnet (Pierre) . .	Dordogne. . .	Chemins de fer (M. **Robert**).
Weber (Victor) .	Nord	Service ordinaire.
Gillon	Seine-et-Marne .	Navigation de la Marne (M. **Charguéraud**)
Martin (Jean). . .	Charente . . .	Réseaux de l'Etat et d'Orléans (Voie et Bâtiments).
Cazaban	Aude	Service maritime.
Boygues	Haute-Marne. .	Réseau de l'Est (Exploitation technique).
Macaigne . . .	Nord	Service ordinaire.
Milliet.	Ain	Id.
Deboves	Seine	Réseau de l'Est (Voie et Bâtiments).
Desachy	Oise	Service ordinaire.
Depaigne. . . .	Seine-Inférieure .	Navigation de la Seine (4e section).
Gibassier . . .	Saône-et-Loire .	Canal du Centre.
Candlot	Oise	Réseau du Nord (Voie et Bâtiments).
Lebret.	Seine-Inférieure .	Service ordinaire.
Jabin	Savoie. . . .	Id.
Legouy	Côte-d'Or. . .	Id.
Beaudeloux. . .	Seine	Réseau de l'Ouest (Voie et Bâtiments).
Foubert	Indre	Service ordinaire.
Lefort (Félix). . .	Puy-de-Dôme. .	Réseau P.-L.-M. (Voie et Bâtiments).
Wagner	Vosges . . .	Service ordinaire.
Vaudescal . . .	Seine-et-Marne .	Navigation de la Marne.
Delamare (Emile) .	Seine-Inférieure .	Service ordinaire.
Macaire (Auguste) .	Meurthe-et-Mos .	Réseau de l'Est (Voie et Bâtiments).
Regnard de Gironcourt	Id.	Réseau de l'Est (Voie et Bâtiments).

Principaux de 2e classe de 3.800 à 4.000 francs.

MM.

Dellestable . . .	Seine	Réseau du Midi (Voie et Bâtiments).
Lauzin (Laurent). .	Lot-et-Garonne .	Navigation de la Garonne.
Soyer (Josias) . .	Loir-et-Cher . .	Navigation de la Loire (3e section).
Plusjaud. . . .	Gironde . . .	Service maritime.
Jean (Adolphe) . .	Aisne	Navigation de la Marne (M. **Charguéraud**)
Rottée (Emile) . .	Seine	Service ordinaire.
Colin (Octave). . .	Ardennes . . .	Canal de l'Est (branche Nord).
Barré (Louis). . .	Nord	Réseau du Nord (Voie et Bâtiments).
Balland (Léon) . .	Seine	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Broussous (Louis) .	Lozère . . .	Service ordinaire.
Beauhaire . . .	Seine	Inspection de l'Exploitation technique du réseau de l'Etat.
Martin (Théophile) .	Deux-Sèvres . .	Faisant fonctions d'Ingénieur à Niort.
Collot	Haute-Saône . .	Service ordinaire.
Roulier (Martin). .	Yonne. . . .	Navigation de l'Yonne.
Fleury (Emile) . .	Seine	Direction du contrôle des chemins de fer de l'Est.
Castéras (Hippolyte)	Ariège. . . .	Chemins de fer (M. **Nouailhac**).
Noirot.	Haute-Saône . .	Navigation de la Saône.
Plateau	Alger	Circonscription d'Alger-Ouest.
Borgne	Oise	Service ordinaire.
Roussel (Charles) .	Seine	Réseau d'Orléans (Voie et Bâtiments).
Chatenet (Pierre) .	Seine	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Morénas. . . .	Vaucluse . . .	Service ordinaire.
Greffe	Drôme. . . .	Service ordinaire et chemins de fer (M **Clerc**)
Bellavoine . . .	Somme . . .	Service ordinaire.
Voyes	Charente-Infér. .	Port de Marans.
Mignan	Manche . . .	Service maritime et chemins de fer (M. **du Boys**).
Lamy (Georges) . .	Seine	Service ordinaire.
Valadon	Deux-Sèvres . .	Id.
Haeuw (Ernest). .	Nord	Service maritime.
Grasset	Constantine . .	Circonscription de Philippeville.
Mandou	Hautes-Pyrénées.	Service ordinaire.
Malou (Marcel) . .	Seine-et-Oise. .	Navigation entre la Belgique et Paris.
Espirac	Hautes-Pyrénées.	Faisant fonctions d'Ingénieur.
Fricero	Seine	Service central des phares.
Amalric	Rhône. . . .	Navigation du Rhône.
Bourquin. . .	Rhône. . . .	Faisant fonctions d'Ingénieur à Belfort.
Kerbrat (J.-M.) . .	Gironde . . .	Service maritime.
Ponteau (Henri). .	Loiret. . . .	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.
Porchez (Ernest) .	Seine-Inférieure .	Navigation de la Seine (4e section).
Gary (Félix) . . .	Seine-Inférieure .	Service de l'hydraulique agricole. — En service détaché.
Meurs	Seine	Service central des phares.
Labat (Jules). . .	Gironde . . .	Service maritime à Royan.
Bellet	Côte-d'Or. . .	Réseau P.-L.-M. (Voie et Bâtiments).
Lorcet.	Seine-et-Oise. .	Service ordinaire.

Viatour	Seine	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Buignet (François) .	Seine	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Sirot (Anatole) . .	Seine	Réseau P.-L.-M. (Direction du contrôle).
Langlet (Léopold) .	Oise	Service ordinaire.
Baudisson . . .	Ardennes. . .	Canal de l'Est (branche Nord).
Haudiquet . . .	Eure	Navigation de la Seine (3ᵉ section).
Noceto	Constantine . .	Circonscription de Philippeville.
Legendre (Eugène-Marie	Seine-et-Oise. .	Service ordinaire.
Belin	Nord	Réseau du Nord (Voie et Bâtiments).
Brillaux	Loir-et-Cher . .	Service ordinaire.
Robert (Émile) . .	Loir-et-Cher . .	Service de l'hydraulique agricole. — En service détaché.
Ferry (Léonce) . .	Puy-de-Dôme. .	Service ordinaire.
Couly	Puy-de-Dôme. .	Service de l'hydraulique agricole. — En service détaché.
Guiot-Guillain. .	Doubs. . . .	Service ordinaire.
Guillot (Philibert) .	Aube	Id.
Brémond (Louis) .	Seine	Réseau de l'Ouest (Voie et Bâtiments) et lignes nouvelles.
Bouchez (Pierre). .	Nord	Service ordinaire et chemins de fer (M. **Stoclet**).
Robin (Arthur) . .	Seine	Administration centrale (Direction de la navigation).
Winterer . . .	Doubs. . . .	Service ordinaire.
Maroteaux . . .	Aisne	Id.
Valframbert . .	Morbihan. . .	Id.
Laurens (Alphonse).	Bouches-d-Rhône	Service maritime.
Barthès (Urbain) .	Bouches-d-Rhône	Service ordinaire.
Robin	Charente-Infér. .	Faisant fonctions d'Ingénieur.
Duplay (Louis) . .	Charente-Infér. .	Travaux publics de Tunisie. — En service détaché.
Vallier (Alphonse) .	Ariège. . . .	Chemins de fer (M. **Nouailhac**).
Lallement (Charles)	Nord	Navigation entre la Belgique et Paris.
Hozenne	Eure-et-Loir. .	Service ordinaire.
Gaitte	Loire	Service ord. et chemins de fer (M. **Monnet**)
Picquet	Haute-Loire . .	Id. Id. Id.
Leneveu (J.-B.). .	Eure-et-Loir . .	Service ordinaire.
Daudoux. . . .	Aveyron . . .	Faisant fonctions d'Ingénieur.
Laurent (Auguste) .	Seine	Réseau du Midi (Direction du contrôle).
Warnier. . . .	Oise	Service ordinaire.
Annibert. . . .	Nord	Voies navigables.
Fontan (Joseph). .	Indre-et-Loire .	Service ordinaire.
Boursiac. . . .	Tarn-et-Garonne.	Id.
Guinche	Morbihan. . .	Id.
Fortier (François) .	Côte-d'Or. . .	Id.
Portmann . . .	Constantine . .	Circonscription de Bône.
Ochs	Corse	Service ordinaire.
Broquette . . .	Meuse. . . .	Service ordinaire et chemins de fer (M. **Kuss**)

MM.

Fiat	Isère	Service ordinaire.
Faubet	Lot-et-Garonne .	Id.
Carrère (Dominique)	Hautes-Pyrénées.	Id.
Leyrie	Corrèze . . .	Id.
Desbordes . . .	Charente . . .	Chemins de fer (M. **Robert**).
Ausset	Lot.	Service ordinaire.
Menu (Antoine) . .	Loire	Id.
Mercier (Alfred). .	Seine	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Villart.	Nord	Service maritime.
Virard.	Haute-Vienne. .	Chemins de fer (M. **Draux**), faisant fonctions d'Ingénieur.
Rixens.	Haute-Garonne .	Réseau du Midi (Voie et Bâtiments).
Verney (Ernest). .	Gard	Service ordinaire.
Thiriot	Aisne	Navigation de l'Aisne et canal des Ardennes.
Breynaërt . . .	Nord	Service maritime.
Fauré (Joseph) . .	Ariège. . . .	Service ordinaire.
Guigues	Savoie. . . .	Id.
Janet	Saône-et-Loire .	Id.
Lacroix (Félix) . .	Tarn	Navigation du Tarn.
Laborie	Seine	Division des routes et ponts. — Administration centrale.
Barrat	Finistère . . .	Faisant fonctions d'Ingénieur.
Rey (François). . .	Var	Service maritime.
Arnould (Emile). .	Seine-et-Oise. .	Navigation entre la Belgique et Paris.
Douzon	Loire	Navigation de la Loire (2e section).
Paysant (Eugène-Désiré).	Manche . . .	Service ordinaire.
Lucet	Seine-Inférieure .	Id.
Desribes. . . .	Constantine . .	Circonscription de Constantine.
Baudart	Seine-Inférieure .	Service ordinaire.
Letacon	Côtes-du-Nord .	Service maritime.
Jacquinot . . .	Aube	Réseau de l'Est (Voie et Bâtiments).
Rigaud (Léon) . .	Puy-de-Dôme. .	Réseau P.-L.-M. (Voie et Bâtiments).
Milian.	Marne. . . .	Service ordinaire.
Delamarre (Ernest).	Oise	En disponibilité.
Clervoy	Ille-et-Vilaine .	Id.

Principaux de 3e classe de 3.400 à 3.600 francs

Giraud (Casimir). .	Basses-Alpes. .	Service ord. et chemins de fer (M. **Zürcher**
Benoist (Henry). .	Maine-et-Loire .	Service ordinaire.
Dubarry	Hautes-Pyrénées.	Id.
Merly	Tarn-et-Garonne.	Id.
Hurel	Aveyron . . .	Id.
Curtillet	Savoie . . .	Id.
Lombard (Louis) .	Seine-et-Marne .	Id.
Rousse	Basses-Pyrénées.	Chemins de fer (M. **Cadart**).
Bataille (Alexandre)	Orne	Service ordinaire.
Maison	Somme . . .	Id.
Plénard	Saône-et-Loire .	Canal du Centre et chemins de fer (M. **Galliot**)

MM.		
Plessis	Maine-et-Loire .	Service ordinaire. — En disponibilité.
Meugnot	Tarn	Chemins de fer (M. **de Volontat**).
Peschard . . .	Eure	Service ordinaire.
Bouet	Haute-Garonne .	Id.
Terrien	Charente-Infér. .	Service maritime.
Verlinde	Nord	Id.
Mallet (J.-B.). . .	Nord	Service ord. et chemins de fer (M. **Stoclet**)
Moreau (Léon) . .	Orne	Service ordinaire.
Cottard	Savoie. . . .	Id.
Klein (Georges) . .	Rhône. . . .	Navigation du Rhône et chemins de fer (M. **Girardon**).
Schmit	Meurthe-et-Mos .	Canal de la Marne au Rhin et chemins de fer (M. **Thoux**).
Grégoire (Benoît) .	Loire	Service ordinaire.
Bénard (Auguste) .	Ille-et-Vilaine .	Service municipal de Saint-Malo. — En service détaché.
Grézy	Seine	Réseau du Nord (Voie et Bâtiments).
Vadora	Alpes-Maritimes.	Service ordinaire.
Lacotte	Charente . . .	Id.
Mercier (Edmond) .	Seine	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Charpentier (Jean).	Lot-et-Garonne .	Navigation de la Garonne
Salsas.	Lot-et-Garonne .	Service de l'hydraulique agricole. — En service détaché.
Aubert (Louis) . .	Oise	Service ordinaire.
Ordonnaud . . .	Charente . . .	Service ordinaire.
Havart	Aisne	Service ord. et chemins de fer (M. **Limasset**)
Bourdeau (Pierre) .	Charente-Infér. .	Service ordinaire.
Delavoie	Charente-Infér. .	Id.
Bessières. . . .	Gironde . . .	Chemins de fer (M. **Strohl**).
Bastien (Hippolyte).	Meurthe-et-Mos .	Service de l'hydraulique agricole. — En service détaché.
Rocher (Louis) . .	Loiret. . . .	Navigation de la Loire (2[e] section),
Louvel.	Orne	Service ord. et chemins de fer (M. **du Boys**)
Guérin (Pierre) . .	Oise	Service ordinaire.
Carré (Charles-Aug.)	Seine-et-Marne .	Navigation de la Seine (1[re] section, 2[e] div.).
Chambon (François)	Drôme. . . .	Navigation du Rhône.
Raous.	Hérault . . .	Service ordinaire.
Bobard	Rhône. . . .	Navigation de la Saône.
Rigaud (Jules) . .	Vaucluse . . .	Navigation du Rhône.
Favier (Charles). .	Basses-Pyrénées .	Service maritime.
Fragues (François) .	Landes . . .	Service ordinaire.
Agostini (Alcipiède).	Corse	Id.
Huau	Finistère . . .	Id.
Legendre (Eugène).	Seine	Id.
Gœpfert	Meurthe-et-Mos .	Canal de la Marne au Rhin.
Favard	Charente-Infér. .	Service maritime.
Prouteau . . .	Vendée. . . .	Service ordinaire.
Pelletier (Paul) . .	Marne. . . .	Navigation de la Marne (M. **Bourguin**).
Cochin.	Seine-et-Marne .	Service ordinaire.
Rose (Alfred) . . .	Nord	Navigation entre la Belgique et Paris.

MM.

Pellier (Joseph) . .	Mayenne . . .	Navigation de la Mayenne.
Aouit	Indre-et-Loire .	Chemins de fer (M. **Leroux**).
Avril (Eugène) . .	Gironde . . .	Chemins de fer (M. **Strohl**).
Sarrazin	Gironde . . .	Service ordinaire.
Deschamps (Alph.).	Gironde . . .	Service de l'hydraulique agricole. — En service détaché.
Bonafos	Pyrénées-Orient .	Service ordinaire.
Fourès	Pyrénées-Orient .	Service de l'hydraulique agricole. — En service détaché.
Doquet.	Meurthe-et-Mos .	Service ordinaire.
Dupin (Ernest) . .	Seine	Navigation de la Seine (3e section).
Quesnel	Calvados . . .	Service ordinaire.
Dalpeint. . . .	Aude	Id.
Boutteçon . . .	Haute-Saône . .	Id.
Roulier (Jean) . .	Yonne. . . .	Navigation de l'Yonne.
Pâqueron. . . .	Haute-Marne. .	Service ordinaire et navigation.
Dagalier. . . .	Nord	Service ordinaire.
Gardey (François) .	Gers	Id.
Roseron	Bouches-d-Rhône.	Service maritime.
Clochard. . . .	Bouches-d-Rhône.	Service de l'hydraulique agricole. — En service détaché.
Boisseau (Héli). .	Ardèche . . .	Service ordinaire.
Bernière. . . .	Seine-Inférieure .	Service maritime (2e section).
Carvès	Rhône. . . .	Réseau P.-L.-M. (Voie et Bâtiments).
Hardy (Louis) . .	Seine	Réseau de l'Est (Direction du contrôle).
Schwach. . . .	Saône-et-Loire .	Navigation de la Saône.
Finat	Nièvre. . . .	Canal du Nivernais.
Eternack . . .	Meurthe-et-Mos .	Réseau de l'Est (Voie et Bâtiments) et chemins de fer (M. **Thoux**).
Bazin	Seine-et-Marne .	Service ord. et chemins de fer (M. **Heude**)
Mourguès . . .	Bouches-d-Rhône.	Service ordinaire.
Mournand . . .	Loire	Id.
Guérin (Joseph) . .	Gard	Id.
Gervais (Edouard) .	Tarn	Id.
Vallée (Zacharie). .	Seine-et-Marne .	Service municipal de Fontainebleau. — En service détaché.
Gross (Christophe) .	Meurthe-et-Mos .	Canal de la Marne au Rhin.
Pichot.	Mayenne . . .	Service ordinaire.
Longis.	Ardennes . . .	Id.
Béraud	Rhône. . . .	Id.
Maury-Bonnelle .	Ariège. . . .	Id.
Cossevin	Charente-Infér. .	Service maritime.
Lataille	Meuse. . . .	Canal de la Marne au Rhin.
Lacaze (Augustin) .	Lot-et-Garonne .	Chemins de fer (M. **Barre**).
Carvin.	Seine	Service ordinaire.
Casalonga . . .	Corse	Faisant fonctions d'Ingénieur.
Chorin-Dominel .	Seine	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Messin.	Jura	Service ordinaire.
Diot.	Loiret . . .	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.
Albert (Jean). . .	Gironde . . .	Service maritime.

MM.

Farcy	Yonne. . . .	Service ordinaire.
Dillenseger . . .	Lot	Id.
Chevalier (J.-B.) .	Hérault . . .	Service maritime.
Dupeyron (Emile) .	Aude	Chemins de fer (M. **Bouffet**).
Delsaux	Nord	Service municipal de Cambrai. — En service détaché.
Bernatet	Gironde . . .	Service maritime et réseaux d'Orléans et du Midi (Voie et Bâtiments).
Ticher.	Meuse. . . .	Canal de l'Est (branche Nord).
Heilmann . . .	Vosges . . .	Service ord. et canal de l'Est (branche Sud).
Dickhaut. . . .	Aisne	Navigation de l'Aisne et canal des Ardennes.
Lauru	Seine	Navigation de la Marne (M. **Charguéraud**)
Camus (Alexandre) .	Sarthe. . . .	Service ordinaire.
Couilbaud . . .	Sarthe. . . .	Service ord. et navigation de la Sarthe.
Florance. . . .	Seine	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Ciolina	Seine	Service central des phares.
Duprat	Corrèze . . .	Chemins de fer (M. **Jullien**).
Dhermain . . .	Corse	Service ordinaire.
Doléac (Joseph) . .	Corse	Service de l'hydraulique agricole. — En service détaché.
Joffre	Aveyron . . .	Chemins de fer (M. **Le Cornec**).
Servant	Allier. . . .	Service ordinaire.
Cadiat.	Loir-et-Cher . .	Faisant fonctions d'Ingénieur.

Conducteurs de 1re classe de 3.000 *à* 3.200 *francs.*

Le Gal	Loire-Inférieure .	Service maritime.
Guilloux (Frédéric).	Finistère . . .	Service ordinaire.
Pacton	Nièvre. . . .	Id.
Giron (Pierre). . .	Allier. . . .	Id.
Raby (Paul) . . .	Allier. . . .	Id.
Garcin.	Vaucluse . . .	Navigation du Rhône.
Moynat	Mayenne . . .	Navigation de la Mayenne.
Pigneret (Antoine) .	Saône-et-Loire .	Service ordinaire.
Berthelot (Eugène).	Saône-et-Loire .	Service de l'hydraulique agricole. — En service détaché.
Ané (François) . .	Haute-Garonne .	Chemins de fer (M. **Dubreuque**).
Guasson (Léonard) .	Corrèze . . .	Service ordinaire.
Baussant. . . .	Seine-et-Marne .	Id.
Hauchart . . .	Seine-Inférieure .	Id.
Mariani	Haute-Garonne .	Chemins de fer (M. **Le Secq-Destournelles**).
Rousseau (Georges).	Loir-et-Cher . .	Service ordinaire.
Cornubert . . .	Loir-et-Cher . .	Administration des chemins de fer de l'Etat. — En service détaché.
Alba (Charles) . .	Seine	Compagnie nouvelle d'électricité. — En congé illimité.
Le Coroller. . .	Seine	Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. — En congé illimité.
Raynaud (Alphonse)	Tarn	Service ordinaire.
Savary (Alcide). .	Pas-de-Calais .	Id.

MM.		
Grégoire (Julien)	Vendée	Service ordinaire.
Stengel (Louis)	Ardennes	Id.
Gamel	Tarn-et-Garonne.	Id.
Cayrac	Lot	Id.
Lurand	Charente	Id.
Rousset (Louis)	Creuse	Chemins de fer (M. **Richou**).
Sauvet	Basses-Alpes	Service ordinaire.
Murat	Haute-Savoie	Id.
Neyrolles (Aimé)	Tarn	Navigation du Tarn.
Bollenot	Côte-d'Or	Canal de Bourgogne.
Peltey	Doubs	Canal du Rhône au Rhin.
Hourquet	Hautes-Pyrénées	Service ordinaire.
Albert (Joseph)	Maine-et-Loire	Id.
Senglar	Var	Id.
Sandré (Aimable)	Loir-et-Cher	Id.
Molle	Oise	Id.
Vidal (Auguste)	Lozère	Id.
Marie (Jules)	Calvados	Service maritime.
Dupuy (Augustin)	Deux-Sèvres	Service ordinaire
Morisset	Deux-Sèvres	Id.
Decoux	Gironde	Compagnie des chemins de fer du Midi. — En congé illimité.
Debuissy	Pas-de-Calais	Service ordinaire.
Noret (Louis)	Loir-et-Cher	Id.
Péluchon	Dordogne	Id.
Gaillard (Jean)	Indre	Id.
Monmont	Corrèze	Id.
Carriol (Adolphe)	Lot	Id.
Gany	Marne	Id.
Lautier (Jean)	Lot-et-Garonne	Id.
Gérard (Baptiste)	Aube	Navigation de l'Aube.
Lacroix (Victor)	Pas-de-Calais	Service maritime.
Rames	Lot	Service ordinaire.
Luzy	Yonne	Navigation de l'Yonne et chemins de fer (M. **Callon**).
Martin (René)	Haute-Marne	Service ordinaire.
Salzes (Julien)	Hérault	Id.
Maumus	Hautes-Pyrénées.	Id.
Lécrivain	Haute-Saône	Navigation de la Saône.
Bonnard (Augustin).	Saône-et-Loire	Canal du centre.
Plantade	Bouches-du-Rhône.	Service maritime.
Vignes (Emile)	Gers	Service ordinaire.
Gay (Louis)	Ardèche	Service ordinaire.
Pelletier (Désiré)	Loiret	Navigation de la Loire (3e section).
Heckenbinder	Seine	Nivellement général de la France.
Vouillaume	Haute-Marne	Service ordinaire.
Bellanger (Albert).	Seine	Compagnie parisienne de tramways. — En congé illimité.
Richen	Indre	Faisant fonctions d'Ingénieur.
Vial (Eugène)	Vosges	Service municipal d'Epinal. — En service détaché.

MM.		
Hénon.	Ardennes. . .	Canal de l'Est (branche Nord).
Forterre. . . .	Haute-Marne. .	Service ordinaire.
Durand (Pierre). .	Aude	Canal du Midi.
Després (Gustave) .	Morbihan. . .	Service ordinaire.
Pérot (Léon) . . .	Haute-Marne. .	En disponibilité.
Rebufat (Louis). .	Var	Service ordinaire.
Thièvre	Seine-et-Oise. .	Id.
Aggéri.	Pyrénées-Orient.	Id.
Eliès (Louis) . . .	Loire-Inférieure.	Id.
Loustalet . . .	Loire-Inférieure.	Administration des chemins de fer de l'Etat. — En service détaché.
Goupil (Réné). . .	Haute-Garonne .	Service vicinal. — En service détaché.
Thoury . . .	Nord	Navigation entre la Belgique et Paris.
Fortier (Arthur). .	Ardennes. . .	Service ordinaire.
Iphar	Basses-Pyrénées.	Id.
Railhet	Aude	Id.
Dubois (Xavier). .	Doubs. . . .	Canal du Rhône au Rhin.
Macabey. . . .	Doubs. . . .	Service ordinaire.
Guillot (Edmond) .	Doubs. . . .	Administration des chemins de fer de l'Etat. — En service détaché.
Tanguy	Ille-et-Vilaine .	Port de Redon (M. **Pocard-Kerviler**).
Anjubeau . . .	Mayenne . . .	Service ordinaire.
Tingaud	Vienne . . .	Id.
Fauconnier. . .	Nièvre. . . .	Navigation de la Loire (2e section).
Baldauf	Doubs. . . .	Canal du Rhône au Rhin.

Conducteurs de 2e classe de **2.600** *à* **2.800** *francs.*

Legendre (Raymond)	Nord	En congé sans traitement.
Lantier	Cher	Service ordinaire.
Rey (François). . .	Gard	Id.
Descœur. . . .	Puy-de-Dôme. .	Service vicinal. — En service détaché.
Dumangin . . .	Seine . . .	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Andron	Bouches-d-Rhône.	Service ordinaire et navigation du Rhône.
Chalvet	Lozère. . . .	Service ordinaire.
Bernard (Bertrand).	Manche . . .	Service marit. et chemins de fer (M. **Robert**
Lambert (Albert) .	Eure	Service ordinaire.
Jourdan	Lot	Id.
Combes (Antonin) .	Tarn-et-Garonne.	Id.
Colombié. . . .	Tarn	Id.
Buso (Augustin) . .	Charente-Infér. .	Service ordinaire et maritime.
Vigué	Pyrénées-Orient.	Service ordinaire.
Lacoste (Joseph). .	Gers	Id.
Bernol.	Rhône. . . .	Service municipal de Lyon. — En service détaché.
Beschon	Loir-et-Cher . .	Service ordinaire.
Baret	Mayenne . . .	Id.
Fanichet. . . .	Loiret. . . .	Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.
Manciot	Var	Service ordinaire.

MM.		
Mencière (Jean). .	Var	Compagnie d'Orléans. — En congé illimité.
Guilhaumont . .	Gers	Chemins de fer (M. **Sentilhes**).
Lequitot	Morbihan. . .	Service ordinaire.
Palaysi	Tarn	Chemins de fer (M. **Tavera** et M. de **Volontat**).
Longueteau. . .	Charente . . .	Service ordinaire.
Pautrot	Indre	Service ord. et chemins de fer (M. **Richou**
Mataly	Tarn-et-Garonne.	Service ordinaire.
Dorey	Côte-d'Or. . .	Id.
Palayret. . . .	Aveyron . . .	Id.
Gérard (Pierre) . .	Haute-Savoie. .	Id.
Davin	Seine	Réseau d'Orléans (Exploitation technique).
Court (Jean) . . .	Lot-et-Garonne .	Service ordinaire.
Granger (François).	Dordogne. . .	Id.
Andral	Haute-Garonne .	Service municipal de Toulouse — En service détaché.
Gromer	Yonne. . . .	Service ordinaire.
Bellon (Auguste). .	Gard	Navigation du Rhône.
Vesque	Oran	Service ordinaire.
Lignon	Aude	Id.
Mirobent. . . .	Alger	Circonscription de l'Ouest.
Vernier (Jules) . .	Nord	Navigation entre la Belgique et ris.
Castaing. . . .	Puy-de-Dôme. .	Chemins de fer (M. **Draux**).
Imbert (Marie) . .	Vaucluse . . .	Service ordinaire.
Leduc (Jean-Baptiste)	Saône-et-Loire .	Navigation de la Saône.
Mortureux . . .	Côte-d'Or. . .	Service ordinaire.
Méheut . . .	Lot.	Id.
Bévengut . . .	Drôme. . . .	Service ord. et chemins de fer (M. **Clerc**
Ferrand (Eugène) .	Haute-Garonne .	Service ordinaire.
Gounin	Gard	Canal du Rhône à Cette.
Dorizon	Sarthe. . . .	Compagnie des tramways de la Sarthe. — En congé illimité.
Martin (Eug.-Alex.).	Loiret. . . .	Service ordinaire.
Dalgue.	Gard	Id.
Castel (Paul) . . .	Aude	Chemins de fer (M. **Bouffet**).
Baffoy.	Seine-et-Marne .	Service ordinaire.
Prévoteaux . .	Ardennes. . .	Id.
Jacques	Basses-Alpes .	Id.
Brazier	Landes. . . .	Service ordinaire et service maritime.
Bouvart (Jules) . .	Pas-de-Calais .	Service ordinaire.
Reynaud (Arthur) .	Var	Id.
Cosnefroy . . .	Seine-Inférieure .	Service maritime (1re section).
Bazannery . . .	Haute-Vienne. .	Service ordinaire.
Ghilardi	Seine	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Rossignol (Emile) .	Cher	Service ordinaire.
Poustomis . . .	Constantine . .	Circonscription de Bône.
Imbert (Baptiste). .	Tarn	Chemins de fer (M. **Tavera**).
Espéron	Haute-Garonne .	Canal du Midi.
Rollin	Seine	Réseau du Midi (Direction du contrôle).

MM.

Renauld (J.-B.) . .	Seine	Service municipal de Paris. — En service détaché.
Tintelin	Drôme. . . .	Service ordinaire.
Pannier (Joseph). .	Loire-Inférieure .	Service maritime.
Mogenot	Aisne	Navigation de l'Aisne et canal des Ardennes.
Le Natail . . .	Haute-Savoie. .	Service ordinaire.
Palenc.	Bouches-d-Rhône.	Id.
Surre	Ariège	Id.
Vagnac	Eure-et-Loir. .	Id.
Boudet	Var	Service ordinaire. — En retrait d'emploi.
Chauvel	Oise	Id.
Flamm	Seine	Navigation de la Seine (2e section).
Litz.	Vosges . . .	Service vicinal. — En service détaché.
Dieudonné (Amédée)	Ardennes. . .	Service ordinaire et navigation de l'Aisne. — (M. **Bourguin**).
Belaval (Pierre). .	Haute-Garonne .	Service vicinal. — En service détaché.
Escarrat. . . .	Bouches-d-Rhône.	Service ordinaire.
Roussotte . . .	Saône-et-Loire .	Navigation de la Saône.
Artaud . . .	Puy-de-Dôme. .	Service ordinaire.
Junis	Nièvre. . . .	Id.
Bourel (Adolphe). .	Nord	Voies navigables.
Simon (Henri) . .	Haute-Marne. .	Navigation (M. **Cadart**).
Graumann . . .	Constantine . .	Circonscription de Philippeville.
Grégoire (Eugène) .	Var	Chemins de fer (M. **Périer**).
Bourdelier . . .	Allier	Service ordinaire.
Blanc (Mathieu) . .	Haute-Loire . .	Id.
Eloy.	Somme . . .	Id.
Conort.	Cantal. . . .	Id.
Bertrand (Gustave).	Seine	Navigation de la Seine (1re section, 2e division)
Le Dû	Seine-et-Oise. .	Service ordinaire.
Pélissier (Eugène) .	Gard	Id.
Riéty	Gard	Service de l'hydraulique agricole. — En service détaché.
Gayraud. . . .	Hérault . . .	Service maritime.
Jacquemain . .	Loiret. . . .	Service ordinaire.
Valla (Gustave) . .	Drôme. . . .	Service ord. et chemins de fer (M. **Clerc**).
Duvent (Vital) . .	Haute-Saône . .	Service ordinaire.
Floret.	Maine-et-Loire .	Id.
Galy (Bernard) . .	Aude	Canal du Midi.
Bodiment . . .	Puy-de-Dôme. .	Chemins de fer (M. **Draux**).
Lacassagne . .	Haute-Garonne .	Service ordinaire.
Sanquin	Aube	Navigation de la Seine (1re section, 1re division
Seychal	Drôme. . . .	Service ord. et chemins de fer (M. **Clerc**)
Buisson (Jérôme). .	Loire	Service municipal de Saint-Etienne. — En service détaché.
Pastouret . . .	Var	Service ordinaire.
Lambert (Henry) .	Corrèze . . .	Id.
Budker (Frédéric) .	Côte-d'Or . .	Navigation de la Saône.
Rapinat	Oise	Service ordinaire.
Poupeville . . .	Manche . . .	Service municipal de Cherbourg. — En service détaché.

MM.		
Paranteau	Gironde	Service marit. et chemins de fer (M. **Draux**).
Billette	Indre-et-Loire	Service ordinaire.
Olive (Ferdinand).	Seine-Inférieure	Service maritime (2e section).
Chotard	Sarthe.	Service municipal du Mans. — En service détaché.
Dard (Germain)	Saône-et-Loire	Canal du Centre.
Algrin	Loiret.	Service ordinaire.
Zannetti (Pierre)	Constantine	Circonscription de Bône.
Tuyaret	Alger	Circonscription de l'Est.
Gosset	Seine-Inférieure	Service maritime (2e section).
Savalle	Eure	Service ordinaire.
Chatry	Loir-et-Cher	Id.
Bidu	Loir-et-Cher	Compagnie de l'Est. — En congé illimité.
Ponthieux	Sarthe.	Service ordinaire.
Michel (Camille).	Sarthe.	Compagnie de l'Est. — En congé illimité.
Amillet	Puy-de-Dôme.	Chemins de fer (M. **Draux**).
Blanc (Louis).	Hérault	Service ordinaire.
Legrain (Eugène)	Hérault	Compagnie de l'Ouest. — En congé illimité.
Vannaire	Creuse	Service ordinaire.
Carrière (Henri-Edmond)	Lozère.	Chemins de fer (M. **Rousseau**).
Falsimagne	Lozère.	Détaché en Indo-Chine. — Colonies.
Vidal (Henri).	Aveyron	Chemins de fer (M. **Le Cornec**).
Laget	Aveyron	Compagnie P.-L.-M. — En congé illimité.
Frœmer	Gers	Chemins de fer (M. **Sentilhes**).
Richard (Calixte)	Basses-Alpes.	Service ordinaire.
Audibert (Célestin).	Alpes-Maritimes.	Réseau P.-L.-M. (Voie et Bâtiments) et chemins de fer (M. **Imbert**).
Pouchès	Constantine	Circonscription de Constantine.
Barbraud	Gironde	Chemins de fer (M. **Dubrecque**).
Nougaret	Hérault	Service maritime.
Vitrac	Cher	Service ordinaire.
Rethoré	Cher	Détaché en Indo-Chine. — Colonies.
Giron (Emmanuel)	Charente-Infér.	Service ordinaire
Dussenty	Dordogne	Chemins de fer (M. **Robert**).
Pressat	Loire	Service ordinaire.
Karan	Seine-et-Marne	Id.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er Juillet 1901.

Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,
Signé : A. KLEINE.

Paris, le 29 Juin 1901,

Signé : PIERRE BAUDIN.

4° SERVICES DÉTACHÉS.

Arrêté du 29 juin. — M. **Malou** (Frédéric), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de l'Ariège, au Service des chemins de fer

confié à M. **Nouailhac**, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture pour être employé au Service de l'hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de Service détaché.

Idem. — M. **Verret** (Henri), Conducteur de 2e classe, attaché au Service ordinaire du département de la Côte-d'Or, est mis à la disposition du Ministre des Colonies pour être employé au Service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de Service détaché.

Idem. — M. **Chevalier** (François), Conducteur de 3e classe, attaché au Service ordinaire du département des Côtes-du-Nord est mis à la disposition du Ministre des Colonies pour être employé au Service des Travaux publics des îles Saint-Pierre et Miquelon.

Il est placé dans la situation de Service détaché.

Décision du 6 juillet. — M. **Labro** (Auguste), Conducteur de 3e classe, attaché au Service ordinaire du département de la Loire, est autorisé à entrer au Service municipal de la commune de la Ricamarie, même département.

Il sera considéré comme étant en Service détaché.

5° CONGÉ.

Arrêté du 25 juin. — Un congé d'un an est accordé pour affaires personnelles à M. **Prestat** (Jules), attaché dans le département de Seine-et-Marne, au Service de la Navigation de la Seine (1re section, 1re division).

6° CONGÉ ILLIMITÉ.

Décision du 11 juillet. — M. **Philippot** (Paul), Conducteur de 1re classe, détaché au Service des Travaux publics du Dahomey, est mis, sur sa demande, en congé illimité, et autorisé à entrer au Service de la Compagnie française des chemins de fer du Dahomey.

7° DISPONIBILITÉS.

Décision du 4 juillet. — M. **Chambon** (François), Conducteur principal, attaché dans le département de la Drôme, au Service de la Na-

vigation du Rhône est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raison de santé jusqu'à son admission à la retraite.

Arrêté du 29 juin.— M. **Philip** (Hippolyte), Conducteur de 1re classe, attaché au Service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'à son admission à la retraite.

8° DÉCÈS

	Date du décès.
MM. **Galinier** (Victor), Conducteur de 1re classe, en Service détaché	23 mars.
Guillaume (Nestor), Conducteur principal au Service ordinaire du département de la Haute-Saône . . .	20 juin.
Martin (René), Conducteur de 1re classe, attaché au Service ordinaire du département de la Haute-Marne.	27 juin.
Bernard (Romain), Conducteur principal, détaché au Service de la circonscription de Constantine . .	26 mai.
Cantin (Gilbert), Conducteur de 1re classe, attaché au Service ordinaire du département de l'Indre . . .	1er juillet.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 25 juin. — M. **Furet** (Ernest), Conducteur de 2e classe en congé illimité est remis en activité et attaché, dans le département de Seine-et-Marne, au Service de la Navigation de la Seine (1re section, 1re division).

Idem. — M. **Pulicani** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de la Lozère, au Service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide (M. **Rousseau**), passe dans le département de la Corrèze, au Service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

Arrêté du 29 juin. — M. **Didier** (Alexandre), Conducteur de 4e classe, détaché au Service des travaux publics de l'Indo-Chine, est attaché, dans le département du Nord, au Service des voies navigables.

Idem. — M. **Busson** (Charles), Conducteur de 1re classe, attaché au Service ordinaire du département de l'Orne passe dans le département de Maine-et-Loire au Service de la 3e section de la Navigation de la Loire.

Idem. — M. **Pitet** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au Service ordinaire du département de Maine-et-Loire passe au Service ordinaire du département de l'Orne.

Idem. — M. **Riottier** (Pierre), détaché au Service municipal de la ville de Tours est attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au Service de la 3e section de la Navigation de la Loire.

Arrêté du 4 juillet. — Est rapporté l'arrêté du 3 juin par lequel M. **Dardonville** (Gustave), attaché, dans le département du Loiret, au Service de la 3e section de la Navigation de la Loire a été attaché au Service ordinaire du département de Seine-et-Marne, M. **Dardonville** reste attaché, dans le département du Loiret, au Service de la 3e section de la Navigation de la Loire.

Décision du 6 juillet. — M. **Decoux** (Michel), Conducteur de 1re classe en congé illimité est remis en activité et attaché au Service ordinaire du département dès Côtes-du-Nord.

Idem. — M. **Jacquemin** (Charles), Détaché au Service des travaux publics de la Régence de Tunis et remis à la disposition du M. T. P. est attaché au Service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

Idem. — M. **Tuilier** (Félix), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au Service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Eloy à Paunias, passe dans le département de la Gironde au Service de la Navigation de la Dordogne et de l'Isle.

Décision du 9 juillet. — M. **Hérouard** (Edouard), Conducteur de 3e classe, attaché au Service ordinaire du département de la Somme passe au Service du contrôle de la Voie et des Bâtiments des chemins de fer du Nord, même département.

Arrêté du 10 juillet. — M. **Rouaze** (Stanislas), Conducteur de 3e classe, attaché au Service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine passe au Service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

Arrêté du 10 juillet. — M. **Plagnol** (Adrien), Conducteur de 3e classe, attaché au Service ordinaire du département du Loiret passe au Service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône.

Décision du 12 juillet. — M. **Simon** (Henri), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Haute-Marne, au Service du canal de la Marne à la Saône, passe au Service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Lannelongue** (Hippolyte), Conducteur de 2e classe, attaché au Service maritime du département de la Gironde passe au Service ordinaire du même département.

Arrêté du 13 juillet. — M. **Abadie** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au Service ordinaire du département de Loir-et-Cher passe au Service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées.

Idem. — M. **Bredelle** (Léopold), Conducteur de 3e classe, attaché au Service ordinaire du département de la Côte-d'Or passe au Service ordinaire du département du Var.

Décision du 17 juillet. — M. **Lotte** (François), Conducteur de 3e classe, attaché au Service ordinaire du département du Loiret passe au Service ordinaire du département de la Charente.

Décision du 17 juillet. — M. **Loulier** (Alexandre), Conducteur de 2e classe, attaché au Service ordinaire du département de l'Allier, passe dans le département de la Gironde, au Service de liquidation des entreprises du chemin de fer de la Sauve à Eymet.

L'Éditeur-Gérant : E. BERNARD.

Courbevoie. — Imprimerie E. BERNARD et Cie, 14, rue de la Station.
Bureaux à Paris : 29, quai des Grands-Augustins.

71e ANNÉE — 8e SÉRIE — 8e CAHIER

La 1re **partie** de ce recueil — **Partie technique** — paraît tous les trois mois : en avril, juillet, octobre et janvier.

La 2e **partie** — **Partie administrative** — paraît tous les mois.

ANNALES
DES
PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES
CONCERNANT
L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES
ET
DOCUMENTS ADMINISTRATIFS
CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS

1901
— AOUT —

PARIS
E. BERNARD ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
29, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 29

— AOUT.

S PAR ORDRE D'IN[...]

INDICATION DES MATIÈRES

LOIS

ıité publique l'établissement, dans
ıes, des chemins de fer d'intérêt loca
ısse à Poix et d'Attigny à Bsalone..

DÉCRETS

a substitution de la Société du tra
ıac et extensions à la Société générale
mobiles, comme concessionnaire de la
d à Saint-Briac (Ille-et-Vilaine).....

tilité publique l'établissement d'un 1
ıe (Loire).......................

.A COUR DE CASSATION (Chambre civile

I. Adjudications et marchés. — Prix
ation d'une commune. — Droit propc
ɜ la loi du 28 février 1872. — Régime
ril 1893. II. Actes émanés des autorit
yement des droits. — Bureau comp
ıtre bureau. — Nullité. — Conséque
ın. — Peine du droit en sus. — (Sieur

gement. — Défaut de base légale. — N
....

ıgement. — Défaut de base légale. — N
....

Tarifs homologués. — Force obliga
ventions contraires. — Nullité......

ugement. — Visa des pièces constat
ɜ formalités légales. — Nullité. — (S
....

lagistrat directeur du jury. — Remp
ıstrat. — Défaut de qualité. — Excè
— (Dame Rouaud)...............

LOIS

(N° 143)

[20 avril 1901].

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, des chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Vendresse à Poix et d'Attigny à Baalons.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art 1er.— Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, de deux chemins de fer d'intérêt local, à voie de quatre-vingt centimètres (0m,80) de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Vendresse à Poix et d'Attigny à Baalons.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département des Ardennes est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes dont il s'agit, comme chemins de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée le 25 janvier 1900, entre le préfet des Ardennes, d'une part, et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), d'autre part, ainsi que du bordereau des prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Une copie certifiée conforme de ces conventions, bordereau des prix et cahier des charges restera annexé à la présente loi.

Art. 4.— Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des lignes désignées à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme de deux millions quatre-vingt-quatorze mille francs (2,094,000 fr.).

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à quarante-deux mille neuf cent trente-deux francs (42,932 fr.).

Dans tous les cas où, conformément à l'article 9 de la convention ci-dessus visée, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département, comme il est dit à l'article 14 de la même convention.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

CONVENTION

Entre les soussignés :

M. Joly (Paul), préfet du département des Ardennes, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte du département des Ardennes, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Du décret réglementaire du 20 mars 1882 ;

4° Des délibérations du conseil général des Ardennes, en date des 18 août 1897, 19 août et 18 décembre 1899, et de celles de la commission départementale, en date des 18 novembre 1897, 11 janvier 1898 et 8 janvier 1900,

D'une part ;

Et MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), entrepreneurs de travaux publics, au Mans (Sarthe), et faisant tous élection de domicile à Charleville, et agissant conjointement et solidairement, tant en leur nom personnel, pour la construction, que comme administrateurs de la société anonyme des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes, pour l'exploitation, en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires dans la réunion du 12 juillet 1897,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département des Ardennes confie à MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), qui acceptent les travaux de superstructure désignés à l'article 2 et la fourniture du matériel roulant des chemins de fer d'intérêt local à voie de 80 centimètres énumérés ci-après, et en concède l'exploitation à la société anonyme des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes ;

1° Ligne de Vendresse à Poix, d'une longueur approximative de 20 kilomètres ;

2° Ligne d'Attigny à Baalons, d'une longueur approximative de 17 kilom. 5.

Art. 2. — Les sieurs Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François) exécuteront les travaux de superstructure des deux lignes, savoir ; l'empierrement des stations, la fourniture et la pose des voies, des croisements et des changements de voie, des plaques tournantes, des ponts à bascule, des grues de chargement, des alimentations d'eau, de la

ligne téléphonique avec les appareils des poteaux kilométriques de déclivité et de courbes. Ils fourniront en outre le matériel roulant et fixe, l'outillage et le mobilier nécessaires à l'exploitation, sauf les transporteurs.

Le département reste chargé des études, des acquisitions de terrains et du bornage, des travaux d'infrastructure, des travaux de superstructure non énumérés ci-dessus et de la fourniture des transporteurs.

La société anonyme devra prendre livraison de chaque ligne séparément, au fur et à mesure de son exécution, au vu d'un procès-verbal contradictoire de reconnaissance et de réception provisoire, qui sera dressé par une commission spéciale de contrôle constituée à cet effet par l'administration.

A dater de cette livraison, l'entretien des travaux sera à la charge de la société anonyme.

Art. 3. — Les dépenses faites par MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), pour les travaux et fournitures portés à l'article précédent, seront réglées d'après la série des prix annexée au présent traité.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total de ces dépenses admises en compte ne pourra dépasser le maximum de 1,227,000 francs; les dépenses au delà de ce maximum seront à la charge exclusive des concessionnaires.

Dans le cas où ce chiffre maximum de 1,227,000 fr. ne serait pas dépassé, les dépenses réelles seraient augmentées, à titre de prime d'économie de la moitié de l'écart entre le maximum et le montant de ces dépenses réelles.

Art. 4.— Sur les dépenses faites et justifiées par MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt François), calculées conformément aux stipulations de l'article 3, il leur sera payé, chaque mois, des acomptes au fur et à mesure des approvisionnements à pied d'œuvre et de l'avancement des travaux, et jusqu'à concurrence des trois quarts de ces dépenses, constatées par des états de situation approuvés par l'administration, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les trois quarts du maximum fixé par l'article 3.

Art. 5. — Lorsque chaque ligne sera achevée et aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département payera à MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, les trois quarts des dépenses admises en compte aux termes de l'article 3 ci-dessus et majorées de la prime d'économie, s'il y a lieu.

Art. 6. — Le quatrième quart qui devra rester dans les caisses du département, pour former le cautionnement de l'exploitation, sera remboursé aux concessionnaires par la société anonyme d'exploitation.

Le département payera à ladite société, chaque année, les intérêts à 4 p. 100, plus l'amortissement pendant le temps restant à courir depuis l'époque moyenne où les retenues fixées à l'article 4 auront été effectuées jusqu'à l'expiration de la concession.

Ces payements se feront par semestre ; toutefois, les annuités échéant en cours de construction ne seront payées à la société qu'au moment de la mise en exploitation totale de l'ensemble des deux lignes.

Art. 7. — Avant la mise en exploitation, la société anonyme des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes devra augmenter son capital d'une somme de 320,000 fr. Cette augmentation de capital pourra être faite, soit en actions, soit en obligations, et de cette seconde manière, en se conformant aux conditions de l'article 16 de la loi du 11 juin 1880.

La société déclare renoncer à l'avance à toute réclamation pour les frais de l'augmentation de son capital.

Art. 8. — Chaque année, la société versera au département en titre de rentes sur l'Etat ou en obligations de l'une des six grandes compagnies de chemins de fer, ou en obligations du département des Ardennes, dont revenus seront touchés par la société, une somme de 200 francs par kilomètre exploité. Lesdites sommes serviront à former un fonds spécial destiné au renouvellement de la voie, qui cessera de s'accroître quand il atteindra le chiffre de 2,000 francs par kilomètre.

Les versements annuels de 200 francs seront effectués de nouveau dans la mesure nécessaire pour ramener le fonds de réserve de 2,000 francs par kilomètre, lorsqu'après avoir atteint ce chiffre il aura été absorbé ou entamé par les dépenses auxquelles il doit subvenir.

Les prélèvements sur le fonds de réserve créé en vertu du paragraphe précédent pourront être autorisés par le conseil général sur la proposition du préfet, la société entendue, sauf recours devant le ministre des travaux publics qui statuera définitivement.

Le fonds appartiendra à la société et lui restera de droit à l'expiration du bail, à moins qu'il n'ait été employé à mettre en état la ligne ou en assurer l'exploitation par application du paragraphe 3 de l'article 35 et de l'article 39 du cahier des charges.

En cas de déchéance de la société, le fonds restera acquis au département.

Art. 9. — L'exploitation se fera aux risques et périls de la société, quelles que soient les recettes.

La société prélèvera pour chaque exercice, sur les recettes brutes annuelles, le montant des sommes réellement dépensées et dûment justifiées pour l'exploitation des lignes. Ces dépenses comprendront notamment les frais de gare et de transbordement, les frais dans les gares communes d'Attigny et de Poix, tels qu'ils résulteront de traités à passer avec la compagnie de l'Est, le traitement du directeur local de l'exploitation du réseau, le prélèvement prévu à l'article 8 ci-dessus pour le fonds de renouvellement de la voie, le remboursement des intérêts au taux de 4 p. 100 ainsi que l'amortissement des sommes qui pourraient être dépensées pour agrandissement des gares ou augmentation du matériel roulant, après approbation du département et assentiment du ministre des travaux publics, et dans une telle mesure que ces sommes ne puissent constituer en perte l'exploitation de la ligne où se feront ces dépenses ; enfin tous les frais généraux de l'exploitation.

Dans ces frais généraux qui ne devront pas dépasser un maximum de 250 francs par kilomètre sont compris tous les loyers du siège social, jetons des administrateurs, appointements du directeur de la société et de tous les employés de l'administration centrale, aussi bien que les frais du matériel de cette administration, ceux du service des titres et des intérêts du fonds de roulement.

Les dépenses d'exploitation telles qu'elles viennent d'être définies ne pourront être portées en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum fixé à 1,000 francs par kilomètre exploité, plus le quart de la recette brute, impôts déduits, plus 12 millimes par tonne kilométrique de marchandises transportées (animaux non compris), plus 45 centimes par train kilométrique.

Chaque formule s'applique à un nombre de train de voyageurs fixé pour chaque ligne comme il suit :

Trois trains dans chaque sens, pour des recettes kilométriques respectivement inférieures à 3,500 francs.

Quatre trains dans chaque sens, pour chacune des lignes, pour des recettes respectivement comprises entre 3,500 et 5,000 francs ;

Et ainsi de suite, à raison d'un train supplémentaire dans chaque sens sur chaque ligne par chaque augmentation de recettes kilométriques annuelles de 1,500 francs.

Il est d'ailleurs entendu que la société ne pourra mettre en circulation des trains supplémentaires qu'avec l'autorisation du préfet.

Pour le règlement des comptes et l'application de la formule d'exploitation, il sera fait masse des recettes de trafic et de mouvement des six lignes déjà concédées à la société (lois du 9 août 1894 et du 17 avril 1898) et des deux lignes faisant l'objet de la présente convention.

Lorsque les dépenses portées en compte n'atteindront pas le maximum ainsi calculé, la société prélèvera, à titre de prime d'économie, la moitié de la différence entre le maximum et le montant des dépenses réelles pour les recettes brutes moyennes inférieures à 3,500 francs par kilomètre et les deux tiers de cette différence pour les recettes brutes moyennes égales ou supérieures à 3,500 francs.

Lorsque la recette brute sera inférieure aux dépenses portées en compte dans les limites du maximum augmentées, s'il y a lieu, de la prime d'économie, les insuffisances seront inscrites à un compte d'attente qui sera amorti avec intérêt simple à 4 p. 100 sans prime d'amortissement, en parties proportionnelles pour le capital et les intérêts composant le compte dont il s'agit, par des prélèvements opérés sur les excédents de recettes des années suivantes, avec cette stipulation que ce compte deviendra nul de plein droit à l'expiration de la concession, s'il n'est pas complètement amorti à cette époque.

Cette clause s'appliquera également au cas où le département dénoncerait le bail à la date du 9 août 1924 et au cas de la dénonciation alternative du 9 août 1944.

Le surplus de la recette, après déduction faite des diverses allocations mentionnées au présent article, sera partagé dans la proportion des deux tiers pour la société et d'un tiers pour le département.

Le préfet pourra, la société entendue, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu; en ce cas, il sera ajouté au maximum, défini par la formule ci-dessus, 25 centimes par train kilométrique, pour les trains ainsi prescrits.

Il est d'ailleurs expressément entendu que les trains supplémentaires que la société mettra en circulation d'elle-même ne donneraient pas lieu à cette augmentation de 25 centimes par train kilométrique.

Les exercices seront comptés du 1er janvier au 31 décembre de chaque année.

Art. 10. — La société devra avoir le matériel roulant nécessaire pour l'exploitation des lignes. Toutefois le matériel qui devra faire retour au département, en fin de concession, est limité, pour chacune des lignes, à :

2 locomotives.

6 voitures à voyageurs, 1re et 2e classes.

2 fourgons.

14 wagons à marchandises.

3 paires de transporteurs, si le département vient à les fournir.

Ces quantités sont celles du matériel roulant qui devra être fourni sur le réseau au début de l'exploitation et qui devra être porté au compte d'établissement.

Le matériel roulant que la société aurait fourni en plus des quantités ci-dessus désignées et qui n'aurait pu être remboursé par les économies réalisées sur les frais d'exploitation, ainsi qu'il est dit à l'article 9 ci-dessus, restera la propriété de la société et le département restera libre de de le reprendre, en fin de concession, à dire d'expert.

En tout état de cause, il sera tenu compte au département de la partie de la valeur du matériel déjà amortie par lui. Les installations fixes resteront la propriété du département sans indemnité.

Art. 11. — Pour l'application des dispositions qui précèdent, la longueur de chaque ligne sera déterminée conformément à l'article du cahier des charges.

Art. 12. — La société devra se charger de l'assurance contre l'incendie des bâtiments et du matériel fourni par le département. A défaut par elle de couvrir ce risque, le département le fera pour le compte et aux frais de la société. Les frais de cette assurance seront portés au compte annuel de l'exploitation.

La société restera néanmoins, tant avant la conclusion de l'assurance qu'après que celle-ci aura été conclue, soit par elle-même, soit en ses lieu et place par le département, entièrement responsable des immeubles et du matériel mis à sa disposition et de toutes les conséquences éventuelles de leur incendie (recours des voisins, etc.).

Art. 13.— Toutes les indemnités et tous les frais quelconques, auxquels donnerait lieu au profit de qui que ce soit l'exploitation de ces lignes, seront exclusivement à la charge de la société.

Elle sera civilement responsable de tous les accidents qui pourront survenir pendant la durée de la concession et garantira le département de toute réclamation de ce chef.

Elle ne sera pas admise à invoquer une mauvaise disposition résultant de l'établissement de la ligne pour se libérer de sa responsabilité.

Art. 14. — Le département touchera les subventions à verser par l'Etat en exécution de la loi du 11 juin 1880 et celles des communes et des particuliers.

De plus, aussitôt qu'il y aura partage des recettes nettes entre la société et le département, et lors même que la période de remboursement ne serait pas ouverte dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, le département demeurera chargé de rembourser l'Etat, les communes et les particuliers des avances qu'ils auront faites, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances, sans intérêts ; à cet effet, la partie de la recette nette revenant au département après par-

tage avec les concessionnaires devra elle-même être partagée entre l'État, le département, les communes et les particuliers, proportionnellement aux avances faites par chacun.

Art. 15.— La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions de la série de prix et du cahier des charges ci-annexés, à l'exécution desquels MM. Beldant (Paul), Beldant (Edmond) et Baërt (François), d'une part, pour la construction, et la société anonyme des chemins de fer départementaux des Ardennes, d'autre part, pour l'exploitation, s'engagent d'une façon formelle.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881 et modifié, relativement à l'article 61, par le décret du 31 juillet 1898, sauf en ce qui concerne les articles 11, 12 et 16 qui sont supprimés ; les articles 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 13, 15, 17, 21, 22, 23, 26, 28, 29, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 54, 56, 57, 65 et 66 qui sont modifiés et les articles 1 *bis*, 17 *bis*, 19 *bis*, 56 *bis* et 70 qui sont ajoutés.

Art. 16. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département, pendant une période expirant au 1er juillet 1950, des subventions de l'Etat au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés comme il est dit à l'article 9.

Art. 17. — Les concessionnaires s'engagent à n'employer que du personnel français, du matériel fixe et roulant et de l'outillage de provenance française.

Art. 18. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité, de la série de prix et du cahier des charges y annexés, calculés suivant l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les concessionnaires.

Fait double à Mézières, le 25 janvier 1900.

Bordereau des prix à annexer à la convention.

I. — *Transports.*

1. Transport sur rails, avant comme après l'ouverture à l'exploitation, des matériaux nécessaires aux travaux à faire par le département, par tonne (*k* représentant le nombre de kilomètres), 0,50+0 02 k.

II. — *Voie et matériel fixe.*

2. Voie en acier établie sur plate-forme indépendante ou en accotement, en rails vignole de 18 kilogr. le mètre linéaire posés sur traverses en chêne ou pin créosoté de $1^m,50 \times 0^m,18 \times 0^m,12$, espacées de $0^m,77$ en moyenne, d'axe en axe, compris éclisses de 8 kilogrammes la paire, boulons d'éclisses en fer de 0 kilogramme, 260 et tirefonds de 0 kilogramme, 300, fourniture de ballast en pierres cassées, sable, gravier, scories ou mâchefer, sur $0^m,35$ d'épaisseur et $2^m,60$ de largeur moyenne, pose de la voie, bal-

lastage et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses, le mètre linéaire, 18 francs.

3. Voie établie sur chaussée empierrée sans contre-rail et avec les dispositions indiquées au n° 2 pour les rails, éclisses, boulons d'éclisses, traverses, tirefonds, comprenant exécution des fouilles, fourniture de ballast et empierrement, sur 40 centimètres d'épaisseur et 2 mètres de largeur, pose de la voie et ballastage, exécution, exécution de la chaussée, le mètre linéaire, 23 fr. 50.

4. Voie établie dans une chaussée pavée avec un sabot d'appui en fonte de 5 kilogrammes avec les dispositions indiquées au n° 2 pour les rails, éclisses, boulons d'éclisses, traverses, tirefonds et une lisse en bois pour maintenir le pavage, réunie au rail par des crochets d'attache, comprenant démolition de pavage, exécution de fouilles, fourniture de ballast et de pavés neufs sur une largeur de 2 mètres et une épaisseur de 40 centimètres, pose de la voie et ballastage, du pavage et raccords, le mètre linéaire, 25 francs.

5. Le mètre cube de gravier ou pierres cassées pour ballast employé dans les entre-voies et cours des gares, 5 francs.

6. Empierrement des chemins pour l'accès aux stations et aux voies de marchandises (blocage de 20 centimètres d'épaisseur en pierres du pays et cailloutis de 10 centimètres d'épaisseur en quartzites de Monthermé), toutes fournitures et main-d'œuvre comprise. Le mètre carré, 4 fr. 20.

7. Branchements à deux voies, l'une des voies étant comptée sur toute sa longueur et la seconde à partir de la pointe de cœur, par appareil, 600 francs.

8. Plaque tournante de 3 mètres de diamètre, l'une, 1,600 fr.

9. Pont à bascule avec cuve en fonte de 20 tonnes, l'un, 3,000 fr.

10. Grue de chargement de 6 tonnes, montée sur truc, l'une 7,000 fr.

11. Alimentation d'eau, l'une, 5,000 fr.

12. Etablissement de la ligne téléphonique. Par kilomètre de chemin de fer, 350 fr.

13. A ajouter, par poste téléphonique, 300 francs.

14. Poteaux kilométriques, poteaux de déclivités et de courbes. Par kilomètre de chemin de fer, 50 fr.

III. — *Matériel roulant.*

15. Locomotives à 6 roues couplées du poids de 18 tonnes en ordre de marche, l'une 32,000 fr.

16. Voitures pour voyageurs de 1re classe, fermées à glace (type des chemins de fer départementaux des Ardennes), l'une 5,500 fr.

17. Voitures pour voyageurs de 2e classe, fermées à vitres (type des chemins de fer départementaux des Ardennes), l'une 5,000 fr.

18. Voitures pour voyageurs, mixtes de 1re et 2e classe (type des chemins de fer départementaux des Ardennes), l'une, 5,300 fr.

19. Voitures fourgon, l'une, 3,500 fr.

20. Wagons à marchandises couverts, de 5 tonnes, frein à main, l'un 3,000 fr.

21. Wagons à marchandises couverts, de 5 tonnes, frein à main, l'un 2,800 fr.

22. Wagons à marchandises découverts, de 5 tonnes, l'un 2,400 fr.
23. Wagons plates-formes, de 5 tonnes, l'un 2,300 fr.
24. Plus-value pour les véhicules désignés aux numéros 20, 21, 22 et 23, quand les wagons de 5 tonnes sont remplacés par des wagons de 10 tonnes, par wagon (20 % des prix ci-dessus), 20 %.
25. Frein Soulerin (type actuel du matériel des Ardennes), par machine, 1,300 fr.
26. Frein Soulerin à 8 sabots pour voitures et fourgons, y compris les boyaux et raccords, par voiture, 800 fr.
27. Dispositif d'intercommunication à placer sur les voitures qui ne sont pas munies de frein, par voiture, 250 fr.
28. Gros outillage de l'atelier central des réparations, pièces de rechange, outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie, par kilomètre de chemin de fer, 1,000 fr.

Fait double à Mézières, le 25 janvier 1900.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art 1er. — Les chemins de fer d'intérêt local qui font l'objet du présent cahier des charges auront les directions suivantes :

POINTS DE DÉPART	LOCALITÉS VOISINES DU TRACÉ	POINTS D'ARRIVÉE
Vendresse. . .	Terron-lez-Vendresse, Osmont, Chagny, Bouvellemont, Baalons	Poix
Attigny . . .	Saint-Lambert, Suzanne, Tourteron, Guincourt, Saint-Loup, Bouvellemont	Baalons

Art. 1 *bis*. — Le chemin de fer de Vendresse à Poix empruntera l'accotement du chemin de grande communication n° 1 *bis* et celui de la route nationale n° 51, aux abords de Poix.

Art. 2. — Les travaux devront être terminés dans un délai de trente mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique.

La date de cette loi sera notifiée au concessionnaire aussitôt sa promulgation, afin qu'il puisse procéder sans retard à l'approvisionnement du matériel nécessaire aux travaux de superstructure qu'il a à effectuer et qui sont définis à l'article 2 de la convention. Ces travaux commenceront dès que la remise aura été faite au concessionnaire de la première partie de la ligne qui sera susceptible de recevoir la voie. Ils seront poursuivis sans interruption sur les différents tronçons de ligne qui seront ensuite mis successivement à sa disposition au fur et à mesure de l'achèvement partiel des travaux de terrassements et d'ouvrages d'art que le

partement doit exécuter, de façon que les lignes puissent être livrées à :ploitation dès l'expiration de la période accordée pour l'exécution. Un ai de six mois sera d'ailleurs réservé au concessionnaire entre l'époque iquelle les travaux d'infrastructure seront entièrement terminés et la e fixée pour l'achèvement complet de chaque ligne.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement chemin de fer et de ses dépendances sans que les projets en aient été prouvés, conformément à l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, pour les jets d'ensemble par le conseil général et, pour les projets de détail ouvrages, par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du mitre des travaux publics, dans le cas où les travaux affecteraient des rs d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassents et l'emplacement des stations, seront remis au préfet, dans les six is au plus tard de la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département mettra ces projets au conseil général, qui statuera définitivement sauf le it réservé au ministre des travaux publics par le paragraphe 2 de l'are 3 de la loi, d'appeler le conseil général à statuer de nouveau sur lits projets.

L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise au consionnaire avec la mention de la décision approbative du conseil général; itre restera entre les mains du préfet.

Art. 4. — Comme au type (*).

Art. 5. — Les projets qui doivent être produits par le concessionnaire nprennent pour les lignes entières ou pour chaque section de ligne :

° Un plan de pose et un plan des appareils de voie ;
2° Les aménagements des gares ;
3° Les dessins du matériel fixe et roulant ;
° Les cahiers des charges pour la fourniture du matériel fixe et rou-t.
° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions pro-ees.

Art. 6. — Les acquisitions de terrains, les terrassements, ouvrages t et bâtiments seront faites par le département, ainsi qu'il est dit à la vention.

Le concessionnaire pourra, à toute époque de la concession, être requis le préfet, au nom du département, et par le ministre des travaux lics, au nom de l'Etat, d'exécuter pour une seconde voie des travaux superstructure définis à la convention et d'exploiter cette seconde e sur tout ou partie des lignes, moyennant le remboursement des frais ablissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et pour-is dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ornés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous lestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront recevoir une autre destination.

Voir le type *Ann.* 1882, p 264, ou *Journal officiel* du 27 avril 1901.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 80 centimètres.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2 mètres et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux restera inférieure à 2m,10 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,40.

Cependant, le préfet pourra autoriser le concessionnaire à laisser circuler sur cette ligne et dans les conditions qu'il fixera les wagons à voie normale chargés sur transporteurs.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2m,66 pour le matériel de la grande voie sur trucks et de 1m,70 pour le matériel de la petite voie.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 60 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant. Toutefois, cette dernière prescription ne s'appliquerait pas au matériel à voie large que le concessionnaire pourra être autorisé par le préfet à laisser circuler sur la ligne. En vue de cette circulation spéciale, on devra seulement élargir la plate-forme dans les portions de la ligne où il est impossible de se garer dans ses talus. Cet élargissement devra procurer de chaque côté un espace libre de 65 centimètres par rapport à la verticale du gabarit adopté sur le réseau de l'Est.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres, sauf aux abords des gares ou à la traversée des villages où le rayon pourra être abaissé à 60 mètres.

Une partie droite de 20 mètres au moins devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 30 millièmes.

Une partie horizontale de 20 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire. Les courbes, les alignements et les déclivités à adopter seront d'ailleurs conformes aux plans et profils qui sont remis au concesssionnaire comme il est stipulé à l'article 3.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des marchandises seront arrêtés par le conseil général, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations, haltes et arrêts seront établis dans les localités indiquées ci-après :

1e *Ligne de Vendresse à Poix.*

Stations pour voyageurs et marchandises : Vendresse, Omont, Chagny, Bouvellemont-Baalons et Poix-Terron.

Halte pour voyageurs : Terron-les-Vendresse.

Arrêt facultatif pour voyageurs : La Crête-Mouton (hameau).

2° *Ligne d'Attigny à Baalons.*

ions pour voyageurs et marchandises : Attigny, Saint-Lambert, ne, Tourteron, Guincourt, Saint-Loup-Terrier et Bouvellemont-is.

pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont ues nécessaires d'accord entre le département et le concessionnaire, procédé à une enquête spéciale.

nplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le sionnaire entendu.

nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront inés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité pu- l'exige, le préfet pourra pendant le cours de l'exploitation, pres- 'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmen- des voies dans les stations et aux abords des stations.

. 10. — Comme au type.

. 11. — (Supprimé).

. 12. — (Supprimé).

13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur par le chemin de fer, les rails et contre-rails devront être posés icune saillie ni dépression sur la surface de ces routes et de telle u'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

roisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'ef- sous un angle inférieur à 45 degrés, à moins d'une autorisation le de l'administration supérieure.

iverture libre des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour tes nationales et départementales et les chemins vicinaux de grande inication et d'au moins 4 mètres pour tous les autres chemins.

réfet déterminera les types des barrières qui seront posées aux pas- niveau, ainsi que des abris ou maisons de garde à établir. Il peut ser d'établir des maisons de gardes ou des abris, même de poser des es au croisement des chemins peu fréquentés.

léclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau duite à 20 millièmes au plus sur 10 mètres de longueur de part et e de chaque passage.

. 14. — Comme au type.

15. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses pendant la durée de la concession, l'écoulement de toutes les eaux cours aurait été arrêté, suspendu et modifié par ces travaux, et ndre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant r des chambres d'emprunt.

16. — (Supprimé).

17. — A la rencontre des routes nationales ou départementales et des chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, t où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve e interruption ni gêne.

nt que les communications existantes puissent être interceptées, connaissance sera faite par les ingénieurs de la localité à l'effet de

constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 17 *bis*. — A. — Dans les sections où la voie ferrée sera établie dans la chaussée, avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépressions, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal à moins d'une autorisation du préfet. Les rails seront compris dans une couche de ballast et d'empierrement de 40 centimètres d'épaisseur qui règnera dans l'entre-rail et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet. Le concessionnaire sera chargé de remettre les empierrements en état à la suite de la pose de la voie.

La chaussée empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du chemin de fer, toutes saillies comprises ou du gabarit de la compagnie de l'Est si l'on doit employer un système de trucks transporteurs, il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2^{m},60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du chemin de fer avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins 1^{m},10 de largeur sera réservé d'autre part entre le gabarit à considérer et la verticale de l'arête intérieure de la plate-forme de la voie publique.

B. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast exclusivement composée de pierres cassées ou de gravier de 2 mètres de largeur en couronne et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires présentera une largeur, pour les routes nationales, d'au moins 6 mètres, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route. Cette largeur minimum sera de 6 mètres pour les routes départementales et les chemins de grande communication et de 4 mètres pour les autres chemins, à moins d'exceptions motivées après approbation préfectorale.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité du côté de la route au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie, de solidité suffisante, en moellons ou en gazon, suivant ce qui sera décidé par le préfet. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la partie verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ou du gabarit de la compagnie de l'Est, s'il y a lieu ; un autre intervalle libre de 1 m. 10 subsitera entre ce matériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route.

C. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par les fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Art. 18 à 21. — Comme au type.

Art. 21. — Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux effectués par les concessionnaires seront supportées et payées par eux.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, le département et le concessionnaire seront tenus, pour l'étude et l'exécution de ces projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24 à 25.— Comme au type.

Art. 26. — Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Les travaux à exécuter par le concessionnaire devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumission cachetées entre entrepreneurs agréés à l'avance, toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra obtenir de l'assemblée générale des actionnaires la sanction soit de régie, soit de traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin de fer, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Les travaux à exécuter par le département seront adjugés conformément aux règles de la comptabilité départementale.

Le contrôle et la surveillance du préfet auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 27. — Comme au type.

Art. 28. — Immédiatement après l'achèvement des travaux, et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le département fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Il fera dresser également à ses frais un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du département et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis postérieurement au bornage général, en vue de satis-

faire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral, addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 29. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence du préfet et au frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Sur les sections de voie publique empruntées où la voie ferrée sera accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien à la charge du concessionnaire comprendra l'empierrement des entre-rails et l'entre-voie ainsi que les zones de 50 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Lorsque, pour la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique, situées au dehors des zones de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu, par le concessionnaire, à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des travaux de réfection.

L'entretien des travaux d'infrastructure et des bâtiments qui seront exécutés par le département sera mis à la charge du concessionnaire aussitôt après la réception définitive de ces travaux. Cette réception pourra, suivant les circonstances, être faite en plusieurs fois et aux époques auxquelles les parties de ligne seront successivement remises au concessionnaire.

Art. 30 et 31. — Comme au type.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à trois pour les voyageurs.

Art. 33. — Comme au type.

TITRE III

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 34. — La durée de la concession pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin le 1er juillet 1950. Toutefois le département aura le droit de la faire cesser les 9 août 1924

et 1944 en prévenant le concessionnaire un an au moins à l'avance. Cette faculté existera en faveur du concessionnaire, pour la dernière de ces dates, avec cinq ans de préavis.

Art. 35. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. Le même droit est conféré dès à présent au département pour les cinq dernières années qui précéderont la fin de la concession supposée expirer le 9 août 1924 ou le 9 août 1944.

En ce qui concerne les objets mobiliers, matériel roulant, mobilier des stations, outillage des ateliers et des gares, non portés au compte d'établissement ou non amortis dans les conditions prévues à l'article 9 de la convention, le département se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel dans les conditions fixées à l'article 10 de la convention.

Le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 36. – Le département aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinzes premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne entière, ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 2 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est demandé par le département après l'expiration des quinzes premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat

sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années. Si cette période comprend des années de remboursement d'insuffisances, le calcul des produits nets sera effectué, abstraction faite de ces remboursements et dans les conditions des années de partage.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession, supposée limitée au 9 août 1924.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra en outre, dans les six mois qui suivront le rachat :

1° Les remboursements auxquels aurait droit à l'expiration de la concession, suivant les deux derniers paragraphes de l'article 35, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour le département ;

2° La fraction non encore amortie de la participation du concessionnaire dans les dépenses d'établissement des travaux de superstructure spécifiés à la convention.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'Etat sera substitué au département dans tous les droits que ce dernier tient de la loi du 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Si l'État rachète la concession passé le terme de quinze années qui est fixé dans le paragraphe 1er du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'Etat déciderait de racheter la concession avant l'expiration de ce terme, l'indemnité qui pourra être due au concessionnaire sera liquidée par une commission spéciale, conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 37. — Si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 2, il encourra la déchéance, qui sera prononcée par le ministre des travaux publics après une mise en demeure, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Dans ce cas, la somme de 19,000 fr. qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui restera acquise.

Art. 38. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit enfin la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué sur la demande du département, après mise en demeure, par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement sera reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

Dans le cas de déchéance, la partie non encore remboursée du caution-

nement et la retenue effectuée sur les travaux conformément à l'article 4 de la convention, pour constituer la participation du concessionnaire dans les dépenses d'établissement du réseau, deviendront la propriété du département.

Art. 39. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics. Cette déchéance prononcée, la portion restant à amortir de la participation du concessionnaire dans les dépenses d'établissement, de fourniture du matériel roulant les installations complémentaires et le matériel roulant complémentaire même non complètement amorti, ainsi que le fonds de renouvellement de la voie deviendront sans indemnité la propriété du département.

Art. 40. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 41 — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage — Ligne de Vendresse-Poix	PRIX de péage — Ligne d'Attigny-Baalons.	PRIX de transport — Ligne de Vendresse-Poix.	PRIX de transport — Ligne d'Attigny-Baalons.	Totaux — Ligne de Vendresse-Poix.	Totaux — Ligne d'Attigny-Baalons.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE						
Grande vitesse.						
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,065	0,060	0,035	0,035	0,100	0,095
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à glaces (2e classe)	0,050	0,045	0,025	0,020	0,075	0,065
Enfants. . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.						
	POUR LES DEUX LIGNES					
Chiens transportés dans les trains de voyageurs . . Sans que la perception puisse être inférieure à 15 centimes.	0 fr., 01		0 fr., 005		0 fr., 015	
Petite vitesse.						
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0 ,07		0 ,03		0 ,10	
Veaux et porcs.	0 ,025		0 ,015		0 ,04	
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0 ,01		0 ,01		0 ,02	
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.						
	Ligne de Vendresse-Poix.	Ligne d'Attigny-Baalons.	Ligne de Vendresse-Poix.	Ligne d'Attigny-Baalons.	Ligne de Vendresse-Poix.	Ligne d'Attigny-Baalons.
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE						
Marchandises transportées à grande vitesse.						
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,30	0,23	0,20	0,17	0,50	0,40
Marchandises transportées à petite vitesse.						
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0,14	0,12	0,11	0,08	0,25	0,20
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler, dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,11	0,10	0,09	0,08	0,20	0,18

TARIF	POUR LES DEUX LIGNES péage	transport	Totaux
— Pierres de taille et produits de carrières. ...rnais autres que les minerais de fer. — Fonte — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — ... — Ardoises	0 fr.,09	0 fr.,07	0 fr.,16
— Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. ... — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et ...ux pour la construction et la réparation des — Minerais de fer. — Cailloux et sables . .	0 ,08	0 ,06	0 ,14
...arif spécial par wagon complet.			
...ises des 1re, 2e, 3e et 4e classes	0 ,07	0 ,05	0 ,12
...rrages, pailles et toutes marchandises ne pesant ... kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube ...gon de 5 tonnes et par kilomètre).	»	»	0 ,50
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre			
chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes . .	0 ,09	0 ,06	0 ,15
chariot pouvant porter plus de 6 tonnes . .	0 ,12	0 ,08	0 ,20
...e pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de	1 ,80	1 ,20	3 »
...e pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de	2 ,25	1 ,50	3 ,75
...7 à 10 tonnes	0 ,90	0 ,60	1 ,50
...plus de 10 tonnes.	1 ,35	0 ,90	2 ,25
...hines locomotives seront considérées comme ne ...ant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, ...le voyageurs, soit de marchandises, ne com... ...a pas un péage au moins égal à celui qui ...perçu sur la locomotive avec son tender mar... sans rien traîner.			
...à payer pour un wagon chargé ne pourra ...s être inférieur à celui qui serait dû pour un ...marchant à vide.			
...deux ou quatre roues, à un fond et à une seule ...le dans l'intérieur	0 ,15	0 ,10	0 ,25
...quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes ...térieur, omnibus, diligences, etc.	0 ,18	0 ,14	0 ,32
..., sur la demande des expéditeurs, les transports ...lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les ...i-dessus seront doublés.			
...cas, deux personnes pourront, sans supplé... ...de prix, voyager dans les voitures à une ...ette, et trois dans les voitures à deux banquettes, ...us, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce ...e payeront le prix des places de 2e classe.			
...e déménagement à deux ou à quatre roues, à	0 ,12	0 ,08	0 ,20
...s, lorsqu'elles seront chargées, payeront en ...rix ci-dessus, par tonne de chargement et par ...).	0 ,08	0 ,06	0 ,14
4° SERVICE			
...PES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
...des pompes funèbres renfermant un ou plu... ...cercueils sera transportée aux mêmes prix et con... ...qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à ...quettes	0 ,36	0 ,28	0 ,64
...cueil confié à l'administration du chemin de ...transporté, pour les trains ordinaires, dans un ...ment isolé, au prix de	0 ,18	0 ,12	0 ,30

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.
Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés par le péage.
La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.
Si la distance parcourue est inférieure à 2 kilomètres, elle sera comptée pour 2 kilomètres.
Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.
Le poids de la tonne est de 1,000 kilogr.
Les fractions de poids, ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogr.
Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. payera comme 10 kilogr. entre 10 et 20 kilogr,, comme 20 kilogr., etc.
Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogr. ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogr. ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.
Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.
Art. 42 à 54. — Comme au type.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 54. — Dans le cas où le Gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le concessionnaire sera tenu de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.
Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix du transport des militaires ou marins voyageant soit en corps, soit isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera payé conformément aux tarifs homologués.
Dans le cas où l'Etat s'engagerait à fournir une subvention par annuités soit au département, soit au concessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes tarifs.
Art. 55. — Comme au type.
Art. 56. — Le concessionnaire sera tenu de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de la 2e classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches, ainsi que les agents du service des postes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé et situé à l'étage inférieur des voitures.

L'administration des postes aura le droit de fixer à une voiture déterminée de chaque convoi une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Elle pourra installer, à ses frais, risques et périls et sous sa responsabilité, des appareils spéciaux pour l'échange des dépêches sans arrêt des trains.

L'administation des postes pourra aussi :

1° Requérir un second compartiment dans les conditions indiquées au paragraphe 1er ;

2° Requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires du chemin de fer, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Les prix des transports qui pourront être requis dans les conditions ci-dessus seront payés par l'administration des postes, conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, la mise à la disposition du service des postes d'un compartiment, en conformité du paragraphe 1er du présent article, sera effectuée gratuitement. Le prix de tous autres transports faits par le concessionnaire sur la réquisition de l'administration des postes est, dès à présent, fixé à la moitié des tarifs homologués.

Les agents des postes et télégraphes en service ne seront également assujettis qu'à la moitié de la taxe dans le cas où la ligne serait subventionnée par le Trésor.

Dans le même cas, les matériaux nécessaires à l'établissement ou à l'entretien des lignes télégraphiques seront transportés à moitié prix des tarifs homologués.

Les facteurs des postes et des télégraphes circulant pour les besoins de leur service seront admis gratuitement dans les trains sur la présentation d'une feuille de route ou d'un ordre de service délivré par le directeur des postes et des télégraphes du département ; il leur sera accordé une place de 2e classe.

L'administration des postes pourra enfin exiger, le concessionnaire et le département entendus, et après s'être mise d'accord avec le ministre des travaux publics, qu'un train spécial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire. Dans ce cas, que le chemin de fer soit subventionné ou non, le montant intégral des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite des produits qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord des arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Les employés chargés de la surveillance du service des postes, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt de dépêches et à la levée des boîtes, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conforment aux règlements de police intérieure du chemin de fer.

Si le service des postes exige des bureaux d'entrepôt de dépêches dans les gares et stations, le concessionnaire sera tenu de lui fournir l'emplacement nécessaire ; cet emplacement sera déterminé sous l'approbation du

ministre des travaux publics; l'administration des postes en payera le loyer dans le cas où le chemin de fer ne serait pas subventionné par l'Etat.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, il sera tenu, dans tous les cas, d'avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Art. 56 *bis*. — Le concessionnaire pourra être tenu de coopérer au service des colis postaux, conformément aux lois, règlements, conventions et tarifications sur la matière.

Art. 57. — Le concessionnaire sera tenu d'établir, à ses frais, s'il en est requis par le ministre des travaux publics, les lignes et appareils téléphoniques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Il devra toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation du ministre des postes et des télégraphes.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre des postes et des télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie ; il ne pourra s'opposer à ce que l'Etat se serve des poteaux qu'il aura établis afin d'y accrocher ses propres fils.

Le concessionnaire est tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des appareils téléphoniques, ainsi que l'organisation à ses frais du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

Les agents des postes et des télégraphes voyageant pour le contrôle du service de la ligne électrique du chemin de fer ou du service postal exécuté sur cette ligne auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du concessionnaire, sur le vu de cartes personnelles qui leur seront délivrées.

Dans le cas où l'Etat s'engagerait à fournir au département une subvention par annuités, la même gratuité s'appliquerait aux agents voyageant pour la construction ou l'entretien des lignes télégraphiques établies le long de la voie ferrée.

Le Gouvernement aura la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques, sans nuire au service du chemin de fer. Il poura aussi déposer sur les terrains dépendant du chemin de fer le matériel nécessaire à ces lignes ; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le préfet que le concessionnaire a besoin de ces terrains pour le service du chemin de fer.

Sur la demande du ministre des postes et des télégraphes, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes télégraphiques, de donner aux employés des télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture de fils télégraphiques les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

En cas de rupture des fils télégraphiques ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur-ingénieur de la ligne télégraphique, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Il sera alloué au concessionnaire une indemnité de 50 centimes par kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait du concessionnaire ou de ses agents.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels par ses fils et appareils, et dans des conditions qui seront déterminées par le ministre des postes et des télégraphes.

Dans le cas où le ministre des postes et des télégraphes jugera utile d'ouvrir au service privé certaines gares de la ligne, il devra s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service.

Les fonctionnaires, agents et ouvriers commissionnés chargés de la construction, de la surveillance et de l'entretien des lignes télégraphiques ont accès dans les gares et stations et sur la voie ferrée et ses dépendances, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 58 et 65. — Comme au type.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser d'avance chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 50 fr. par chaque kilomètre de chemin de fer concédé, le premier versement devant se faire dans le mois qui suivra la déclaration d'utilité publique.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire et le montant en sera recouvré, comme en matière de contributions directes, au profit du département.

Art. 66. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 19,000 francs en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculées conformément au décret du 31 janvier 1872 ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera rendue au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

Art. 67 à 70. — Comme au type.

Fait double, à Mézières, le 25 janvier 1900.

DÉCRETS

(N° 144)

[23 avril 1901]

Décret approuvant la substitution de la Société du tramway de Dinard à Saint-Briac et extensions à la Société générale de transports publics automobiles, comme concessionnaire de la ligne de tramway de Dinard à Saint-Briac (Ille-et-Vilaine).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution de la Société du tramway de Dinard à Saint-Briac et extensions à la Société générale de transports publics automobiles, comme concessionnaire de la ligne de tramway de Dinard à Saint-Briac, dont l'établissement dans le département d'Ille-et-Vilaine a été déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 27 septembre 1899.

Art. 2. — Il est interdit à la Société du tramway de Dinard à Saint-Briac et extensions, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway qui fait l'objet du présent décret, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 145)

[24 avril 1901]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways à Roanne (Loire).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans la ville de Roanne (Loire), suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways à traction mécanique destiné au transport des voyageurs entre :

1° L'octroi des canaux et la gare (Paris-Lyon-Méditerranée) du Coteau, avec embranchement sur la gare des voyageurs de Roanne (Paris-Lyon-Méditerranée) ;

2° De l'octroi Saint-Clair à l'octroi du Calvaire, avec embranchement sur la gare des voyageurs de Roanne et sur le cimetière.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans, à partir du présent décret.

Art. 2. — La ville de Roanne est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 12 février 1901, entre le maire de Roanne, au nom de la ville, et la compagnie des tramways électriques de Roanne, pour la rétrocession du réseau susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways électriques de Roanne, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou

indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du réseau de tramways qui lui est rétrocédé, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé des l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

TRAITÉ DE RÉTROCESSION ET CONVENTION

Entre les soussignés,

M. Augé, maire de la ville de Roanne, agissant au nom et pour le compte de cette ville, en vertu des délibérations du conseil municipal, en date des 5 novembre 1896, 9 octobre 1897, 11 juin 1898 et 20 décembre 1900.

D'une part;

Et la compagnie des tramways électriques de Roanne (Loire), Société anonyme au capital de 1 million de francs, dont le siège est à Lyon, 26, rue de la République, représentée aux présentes par M. Albert Mathieu, administrateur délégué de la compagnie, en vertu des délibérations de l'assemblée générale et du conseil d'administration, en date du 29 décembre 1900,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Roanne s'engage à rétrocéder exclusivement à la compagnie des tramways électriques de Roanne, pour une durée de cinquante ans, l'établissement et l'exploitation du réseau de tramways défini à l'article 2 du cahier des charges. La présente rétrocession n'aura d'effet qu'à partir du décret déclaratif d'utilité publique qui l'aura approuvée.

Dans le cas où la ville accorderait ou rétrocéderait de nouvelles concessions de tramways, la compagnie des tramways électriques de Roanne aura, à conditions égales, un droit de préférence, mais seulement pendant dix années, à compter du décret portant déclaration d'utilité publique.

Un délai de trois mois lui sera accordé après notification pour formuler son acceptation ou son refus; passé ce délai, elle sera forclose du droit de préférence.

Art. 2 — La compagnie des tramways électriques de Roanne, de son côté, accepte la rétrocession. Elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880 et aux décrets des 6 août 1881 et 13 février 1900. La compagnie est assujettie envers la ville de Roanne à toutes les obligations imposées à celle-ci par le cahier des charges qui sera annexé au décret de concession, de même qu'elle est subrogée aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges, type annexé aux décrets des 6 août 1881 et 13 février 1900, sauf modifications aux articles 10, 11, 15, 20, 23 et suppression des articles 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39.

Art. 3. — Au fur et à mesure de la mise à l'alignement des rues, le rétrocessionnaire sera tenu, sans indemnité, de rétablir la voie ferrée

suivant les prescriptions des règlements et les ordres qui lui seront donnés.

Art. 4. — La traction des voitures se fera par moteurs électriques, le courant parvenant aux voitures au moyen d'un conducteur aérien.

La ligne aérienne de contact se composera d'un fil de cuivre placé dans l'axe de la voie et soutenu par des poteaux, soit en s'appuyant aux maisons riveraines. Cette dernière disposition, n'encombrant pas la circulation, sera employée chaque fois qu'elle sera possible.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire contracte l'obligation de substituer à tous moments, mais seulement une seule fois pendant la durée de la concession, au système de traction employé primitivement tout autre système de traction qui lui serait présenté par la ville et qui serait reconnu par le ministre des travaux publics comme offrant les conditions de sécurité requises et comme présentant, au point de vue des dépenses annuelles d'exploitation, des avantages égaux sur le système primitif, c'est-à-dire pas d'augmentation dans les dépenses.

Cette substitution aura lieu sur toutes les lignes et embranchements qui font l'objet du présent traité. Elle pourra même être faite sur une seule de ces lignes, au gré de la ville, mais à condition que le même matériel roulant et l'usine puissent être utilisés au moins dans leurs parties essentielles, et que cette transformation ne produise aucune augmentation de dépenses dans les frais d'exploitation.

Les dépenses nécessitées par la transformation seront supportées par le rétrocessionnaire jusqu'à concurrence de moitié, sans que les frais totaux ainsi mis à sa charge puissent dépasser 70.000 fr.

Les dépenses de la substitution prescrite, si elles ne sont pas fixées amiablement et d'un commun accord par le rétrocessionnaire et la ville, seront fixées par M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de la Loire; les frais d'expertise seront partagés par moitié, dans tous les cas, entre le rétrocessionnaire et la ville.

Ces dépenses de substitution seront préalablement arrêtées avant le commencement des travaux, et leur exécution devra suivre immédiatement; leur inexécution dans le délai d'un an sera considérée comme un cas de déchéance et donnera lieu à l'application de l'article 20 du cahier des charges.

Art. 6. — Le matériel roulant se composera d'au moins onze voitures automobiles et de six voitures remorques.

Art. 7. — Les départs des points terminus commenceront le matin à cinq heures et demie, du 1er mars au 1er octobre, pour finir à dix heures et demie du soir; pendant les autres mois de l'année, ils commenceront à la même heure, mais ils s'arrêteront à neuf heures et demie du soir.

Art. 8.—Le rétrocessionnaire devra transporter gratuitement les vieillards admis dans l'asile que la ville a l'intention de faire édifier et le personnel de cet établissement. Il transportera aussi gratuitement les pompiers en uniforme d'incendie qui se rendraient sur les lieux du sinistre.

Art. 9. — Le rétrocessionnaire devra établir, à ses frais, sans aucune indemnité de la part de la ville, l'éclairage des abris couverts.

Dès que la recette brute des voyageurs obtenue, ainsi qu'il est dit à l'article 11, dépassera 250.000 fr., la municipalité de Roanne aura le droit

d'exiger de la compagnie des tramways de Roanne un courant électrique pour l'éclairage des rues traversées par le tramway, afin de donner plus de sécurité pour la circulation. Dans ce cas, le courant sera livré aux bornes de la dynamo génératrice alimentant la ligne des tramways ; sa puissance devra être suffisante pour alimenter 70 lampes à arc de 12 ampères 50 volts l'une. La municipalité se réserve d'augmenter le nombre des lampes en réduisant leur puissance, sans cependant pouvoir exiger une quantité de force supérieure à 42 kilowatts. Elle aura le droit soit pour soutenir des fils d'éclairage, soit pour porter les lampes, de s'appuyer aux poteaux et consoles posés par la compagnie des tramways de Roanne pour le service du tramway ; mais bien entendu que, de ce fait, la municipalité n'occasionnera aucun dommage à la compagnie des tramways de Roanne.

Le service de ce courant électrique aura lieu pendant la soirée, jusqu'à dix heures en hiver et onze heures en été.

La ville devra couvrir complètement le rétrocessionnaire, vis-à-vis des tiers, en ce qui concerne l'exécution de cet article 9.

Il est expressément entendu que cette obligation de fournir le courant électrique prendra fin si l'Etat use du droit de rachat du réseau et que la compagnie des tramways de Roanne sera alors absolument dégagée par le seul fait du rachat.

Art. 10. — La ville se réserve le droit de suspendre momentanément le service du tramway, sans aucune indemnité, pour tous les travaux ou réparations à faire sur la voie et le long de la voie pour conduites d'eau, de gaz, etc..., et notamment pour la construction des égouts dont le projet est à l'étude.

Art. 11. — Le rétrocessionnaire payera, pour droit de stationnement, une redevance annuelle et fixe de 5,000 fr., tant que la recette brute des voyageurs ne dépassera pas 220,000 francs.

Au-dessus de ce chiffre, la redevance sera prélevée sur les recettes brutes des voyageurs, savoir :

De 220,000 à 250,000 fr., 15 % sur les 30,000 fr. en plus, qui s'ajouteront aux 5,000 fr. ci-dessus ;

A partir de 250,000 fr., 20 % sur les sommes excédant ce chiffre, quel qu'en soit le montant.

L'évaluation des recettes brutes des voyageurs sera faite au moyen de tickets qui seront visés par le maire et revêtus de son estampille avant leur mise en service. Les frais d'impression en seront payés par le rétrocessionnaire.

La liquidation de la recette brute des voyageurs sera faite chaque trimestre et la part des recettes revenant à la ville sera versée immédiatement à la caisse municipale.

Art. 12. — Le rétrocessionnaire a versé à la ville, dans la caisse municipale de Roanne, une somme de 100,000 fr., et il s'engage à verser à nouveau, deux mois après y avoir été invité par la municipalité, une nouvelle somme de 150,000 fr. Ces sommes formeront la part contributive du rétrocessionnaire dans les dépenses d'acquisition des immeubles dont le rescindement est rendu nécessaire par le passage des tramways électriques dans les rues Mably, du Lycée et de la Côte, ainsi qu'au carrefour du café Helvétique.

Si la rétrocession n'était pas approuvée, la ville de Roanne devrait rem-

bourser au rétrocessionnaire, dans trois mois à dater du 14 novembre 1900, les sommes ainsi versées, avec bonification d'un intérêt au taux de la Caisse des dépôts et consignations, pour toute durée de ce dépôt. Cet intérêt serait porté à 5 p. 100 si, pour un motif quelconque, ce remboursement venait à subir un retard au delà de l'époque indiquée.

Le rétrocessionnaire est autorisé provisoirement à traversé à niveau les voies de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à leur croisement avec les routes nationale n° 81 et départementale n° 8 que doivent emprunter les lignes de tramways.

Cette autorisation cessera dans un délai de cinq ans à dater du décret déclaratif d'utilité publique, les passages à niveau existants devant, dans ce délai, être remplacés par des passages inférieurs.

Les dispositions à suivre provisoirement pour le croisement des voies Paris-Lyon-Méditerranée et les conditions spéciales à observer en ces points dans l'exploitation des tramways seront arrêtées par le ministre des travaux publics, le rétrocessionnaire et la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée entendus.

La ville exécutera elle-même, et avec ses propres ressources, les rescindements prévus dans le projet des tramways et exigés par l'administration supérieure, ainsi que tous autres qui viendraient à être reconnus nécessaires plus tard par la même administration.

Elle poursuivra également la suppression des passages à niveau traversés par le tramway, dans le délai assigné par l'administration.

Le rétrocessionnaire reste seulement chargé de déplacer, à ses frais, les voies du tramway, conformément à l'article 3 ci-dessus, au fur et à mesure que les élargissements des rues ou le remplacement des passages à niveau seront exécutés.

Dans le cas où les bureaux d'octroi seraient reculés, le rétrocessionnaire s'engage à prolonger la voie ferrée jusqu'aux nouveaux emplacements desdits bureaux ou jusqu'à tout autre point où ce prolongement serait justifié par les besoins de la circulation.

Art. 13. — Le rétroccessionnaire sera tenu de contracter une assurance pour se garantir contre les accidents occasionnés à toutes les personnes qu'il emploiera et aux tiers.

Art. 14.—Le matériel et tous les engins nécessaires à la construction des lignes et des bâtiments et à leur exploitation seront de provenance française, sauf les dispenses accordées par le préfet dans certains cas particuliers.

L'usine destinée à l'exploitation du tramway sera construite sur le territoire de Roanne.

Une subvention équivalente à la part des droits d'octroi perçue par la ville sur les matériaux et objets nécessaires à la construction des lignes du réseau sera versée par la ville au rétrocessionnaire dans le mois qui suivra la production par ce dernier des pièces justificatives des sommes ainsi payées par lui à l'octroi.

Art. 15. — Les ouvriers et employés seront de nationalité française.

Art. 16. — Avant signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 50,000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculées conformément au décret

du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire après l'achèvement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession. Dans le cas où le rétrocessionnaire ne serait pas agréé, il est bien entendu que le cautionnement lui sera remboursé.

Art. 17. — En cas d'infraction aux clauses et conditions du présent traité ou à celles du cahier des charges pour les détails relatifs, soit à la production des projets, soit à l'exécution des travaux, la ville sera en droit d'imposer à la compagnie rétrocessionnaire une amende de 100 fr. par jour de retard.

Le montant des amendes ainsi encourues sera arrêté par le préfet.

Art. 18. — La compagnie rétrocessionnaire devra organiser son exploitation conformément aux clauses et conditions suivantes :

1° Maximum des heures de travail fixé à soixante-dix heures par semaine et douze heures par jour, avec faculté de faire faire des heures supplémentaires en cas de force majeure, mais en majorant le prix de l'heure de 30 %

2° Minimum des salaires mensuels fixé à 100 francs ;

3° Douze jours de congé par an rétribués ;

4° Payement à demi-solde, pendant les périodes d'exercice militaire, des ouvriers et employés dont le traitement n'est pas supérieur à 2.000 fr.

5° Responsabilté absolue de la compagnie dans tous les accidents occasionnés aux ouvriers et employés pendant leur service, selon la loi du 9 avril 1898 ;

6° Création d'un caisse de secours pour les malades, alimentée par le versement mensuel de 1 fr 50 par la compagnie au profit de chaque ouvrier et employé, au mois ou à l'année, dont le traitement ne dépassera pas 2.000 fr., et de 1 fr. 50 également versé par les ouvriers et employés.

En cas de maladie, les ouvriers employés recevront de cette caisse un demi-salaire ; ils auront gratuitement les secours des médecins et tous autres soins nécessaires et les médicaments ; le tout dans les limites semblables à celles fixées par la police d'assurance que le rétrocessionnaire s'engage à contracter contre les accidents.

7° Les ouvriers et employés dont le traitement ne dépassera pas 2,000 fr. et dont l'âge n'aura pas atteint la limite fixée par l'Etat seront tenus de verser à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse une somme équilente au moins à 2% de leurs salaires.

La compagnie devra, de son côté, verser une somme équivalente, sans qu'elle puisse être tenue au versement de plus de 4 % pour chaque ouvrier ou employé ;

8° La participation aux caisses de secours et retraites sera facultative pour les employés d'un traitement supérieur à 2.000 fr.

La Compagnie versera 1 fr par mois à la caisse de secours pour chaque employé de cette catégorie qui contribuera de 2 fr. pour sa part.

Les versements à la caisse des retraites par le retrocessionnaire seront de la moitié de la somme déposée par l'employé, sans que sa part contributive doive dépasser 2 % du traitement.

Art. 19. — Le retrocessionnaire fera imprimer à ses frais 300 exem-

plaires du cahier des charges et traité de rétrocession et convention et les remettra à l'administration municipale.

Art. 20. — Les frais de timbre ou d'enregistrement et tous autres de la présente rétrocession et concession seront à la charge du rétrocessionnaire.

Art. 21.— Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Roanne.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorqu'elle sera faite à la mairie de Roanne.

Dressé et présenté le 12 février 1901.

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1er

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques agréés par l'administration.

Art. 2. — Le réseau comprendra deux lignes et trois embranchements et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1re ligne. — De l'octroi des canaux à la gare Paris-Lyon-Méditerranée au Coteau, par la rue Mulsant, les Promenades Populle, la rue de la Côte, la rue Nationale, la place Dorian, la place de la Loire, le pont sur la Loire et la grande rue du Coteau.

2e ligne. — De l'octroi Saint-Clair à l'octroi du Calvaire, par la rue Saint-Clair, la rue de Clermont, la place Saint-Louis, la rue Brison, la place Saint-Jean, la rue de la Sous-Préfecture, la rue du Lycée, la rue et la place Saint-Etienne, la rue Mably, la place de la Voirie et la rue de Paris.

1er embranchement. — Réunissant la ligne n° 1 à la gare Paris-Lyon-Méditerranée de Roanne par le cours de la République.

2e embranchement. — Réunissant l'embranchement n° 1 à la ligne n° 2 par le cours Gambetta et la rue de Cadore.

3e embranchement. — Réunissant la ligne n° 2 à l'entrée du cimetière de Roanne par le chemin du cimetière.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de tel façon que le réseau entier soit achevé et livré à l'exploitation dans le délai d'un an à partir du même décret.

Toutefois ce dernier délai est porté à dix ans en ce qui concerne la construction et la mise en exploitation du deuxième embranchement désigné à l'article 2 du présent cahier des charges.

Le concessionnaire devra exécuter les divers élargissements de la voie publique prévus au projet et indiqués sur les plans dans la rue de la Côte, au carrefour du café Helvétique, dans la rue du Lycée et dans la rue Mably,

et opérer à cet effet les rescindements d'immeubles nécessaires dans les délais maxima indiqués ci-après :

1° Un an à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique pour l'élargissement de la rue Mably, au droit de l'immeuble Dulac, et de la rue du Lycée, au droit de l'immeuble de Fontenaille ;

2° Deux ans à partir de la même date pour l'élargissement de la rue Malby, au droit de l'immeuble David ;

3° Trois ans à partir de la même date pour l'élargissement de la rue de la Côte, au droit des immeubles Rollet, Develey, Grataloup, Chetail, Lamure, Feugère et Bertheaux ;

4° Avant le 1er novembre 1905 pour l'élargissement de la rue Nationale par le rescindement de l'immeuble Servajon au carrefour dit du café Helvétique. Le concessionnaire sera autorisé à placer jusque-là les voies ferrées dans les parties de rues indiquées ci-dessus, selon les indications provisoires qui seront approuvées ; mais il devra, dans les mêmes délais, rétablir ses voies à leur emplacement définitif, conformément au plan du projet.

Art. 4 à 10. — Comme au type (*).

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 37 kilogrammes au moins par mètre courant ; leur type, leur mode de support, d'éclissage et d'entretoisement seront arrêtés par le préfet sur la proposition du concessionnaire et l'avis des ingénieurs du contrôle.

Art. 11. — Les voitures ne s'arrêteront pour prendre et laisser des voyageurs qu'aux haltes et stations.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Ils est toutefois entendu dès à présent que des abris couverts seront établis aux points suivants :

Octroi, faubourg Mulsant, octroi Saint-Clair, octroi du Calvaire, place Dorian, promenade Populle, place Saint-Etienne, place Saint-Louis.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. -- Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens, sur chaque ligne et sur chaque embranchement, est fixé à cinq à l'heure en moyenne, sauf dans le faubourg Mulsant, ou ce nombre minimum sera de trois, et sur l'embranchement de la gare Paris-Lyon-Méditerranée, où il sera réduit à deux.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les trains se composeront de deux voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 20 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

Dans le parcours des sections rétrécies des rues Mably, du Lycée et de la Côte, ainsi que du carrefour du café Helvétique, les trains ne marche-

(*) Voir le type *Ann* 1882, p. 292 ou *Journal Officiel* du 2 mai 1901.

»nt qu'à la vitesse ordinaire d'un homme au pas. De plus, dans la traversée du carrefour du café Helvétique, ils seront précédés d'un pilote à pied jusqu'au moment où le rescindement de la maison Servajon aura été opéré.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 20. — Comme au type.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets difinitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement deviendra la propriété de l'État et lui restera acquise.

Art. 21 et 22. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés, dans lesquels les droits de péage entrent pour deux tiers et le prix du transport pour un tiers.

Les trains seront de deux catégories :

Trains dits trains ouvriers, établis pour l'usage des ouvriers qui se rendent à leur travail ou qui en viennent ;

Trains ordinaires.

Dans les trains dits trains ouvriers, les ouvriers payeront par place (2ᵉ classe) 5 centimes, quel que soit le parcours effectué sur une ligne quelconque, sur le territoire de la commune de Roanne et sans correspondance.

Dans les trains ordinaires, le prix par place sera uniformément de (2ᵉ classe) 5 centimes pour tout parcours effectué sur l'un des tronçons suivants :

De l'octroi Saint-Clair ;

Du Cimetière ;

De l'octroi des Canaux ;

De la gare de Roanne, Paris-Lyon-Méditerranée par l'embranchement n° 1 ;

De la gare de Roanne, Paris-Lyon-Méditerranée, par l'embranchement n° 2 ;

De l'extrémité rive droite du pont sur la Loire ;

Au carrefour du café helvétique, croisement des lignes n° 1 et 2 désignées à l'article 2.

De la gare du Coteau, Paris-Lyon-Méditerranée à l'extrémité rive droite du pont sur la Loire.

NOTA. — *a*) Les enfants de moins de quatre ans tenus sur les genoux seront transportés gratuitement.

b) Le concessionnaire aura le droit de délivrer des cartes d'abonnement à prix réduit.

c) Les voitures automobiles seront couvertes et fermées à glace au moins pendant l'hiver.

d) Le service des trains sera suspendu les dimanches et jours fériés.

e) Les voyageurs auront la faculté de conserver avec eux les paquets ou colis dont le poids n'excédera pas 10 kilog. et qui par leur nature ou leur volume, ne seraient pas une cause de gêne pour les autres voyageurs.

Art. 24. — (Supprimé).

Art. 25. — (Supprimé).

Art. 26. — (Supprimé).

Art. 27. — (Supprimé).

Art. 28. — Comme au type.

Art 29. — (Supprimé).

Art. 30. — (Supprimé).

Art. 31. — (Supprimé).

Art. 32. — (Supprimé).

Art. 33. — Comme au type

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35 à 38. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 38. — (Supprimé.)

Art. 39. — (Supprimé.)

Art. 40 et 41. — Comme au type.

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

(Chambre civile).

(N° 146)

[18 novembre 1900]

Enregistrement. — I. Adjudications et marchés. — Prix payé par l'État. — Contribution d'une commune. — Droit proportionnel, article 1er, n° 9, de la loi du 28 février 1872. — Régime antérieur à la loi du 18 avril 1898. II. Actes émanés des autorités administratives. — Payement des droits. — Bureau compétent. — Payement à un autre bureau. — Nullité. — Conséquences. — Délai. — Expiration. — Peine du droit en sus. — (Sieur Pignot).

I. La disposition de l'article 1er, n° 9, de la loi du 28 février 1872 (abrogée par l'article 19 de la loi du 18 avril 1898), qui ne soumettait qu'à un droit gradué les adjudications et marchés, dont le prix devrait être payé directement par le Trésor public, constituait une exception à la règle générale édictée par l'article 51, n° 3, de la loi du 28 avril 1816 qui assujettit au droit proportionnel tous les marchés de travaux publics.

Cette exception devrait être strictement restreinte au cas spécialement prévu et était limitativement déterminée.

Pour en faire l'application, il fallait rechercher par qui le prix du marché devait être payé, et c'est seulement quand le Trésor public devait supporter la dépense engagée, et dans la mesure où il la supportait, que le droit à percevoir était le droit gradué.

Par suite, si le payement du prix incombait partie à l'État et partie à une commune, le droit proportionnel restait exigible sur la somme mise à la charge de celle-ci.

II. Les articles 26 et 37 de la loi du 22 frimaire an VII, complétés par l'article 6 de la loi du 27 ventose an IX, attribuent, pour l'enregistrement des actes émanés des autorités administratives, compétence exclusive au bureau de l'enregistrement dans lequel les fonctionnaires, qui les ont reçus, exercent leurs fonctions.

Il ressort des termes impératifs de l'article 26 précité que l'enregistrement des actes par un bureau incompétent équivaut à l'inaccomplissement de cette formalité.

Par suite, le payement des droits effectués dans ces conditions n'est ni libératoire, ni de nature à prévenir l'application des peines édictées par la loi pour défaut d'enregistrement dans le délai légal.

La Cour,

. . . .

Attendu que cette disposition assujettit au droit proportionnel « les adjudications et marchés pour constructions, réparations, entretiens, etc., dont le prix doit être payé par le Trésor, ou par les administrations locales ou par des établissements publics » ;

Attendu que la loi du 28 février 1872, dans son article 1, n° 9, en vigueur à l'époque où les faits du procès ont pris naissance, ne frappait que d'un droit gradué les adjudications et marchés dans le cas où le prix devait être « payé directement par le Trésor public » ;

Attendu que l'exception ainsi apportée à la règle générale édictée par la loi de 1816 était limitativement déterminée ;

Qu'elle ne pouvait donc être étendue en dehors du cas spécialement prévu ; que, pour en faire l'application, il fallait rechercher par qui le prix du marché devait être payé, et que c'est seulement quand le Trésor public devait supporter la dépense engagée et dans la mesure où il la supportait, que le droit à percevoir était le droit gradué ;

Qu'il suit de là que si le payement du prix incombait partie à l'Etat et partie à une commune, le droit proportionnel restait exigible sur la somme mise à la charge de celle-ci ;

Attendu, en fait, que la ville de Dôle s'est engagée envers l'Etat, par convention du 16 août 1888, à participer, jusqu'à concurrence de 800.000 francs, aux dépenses de la construction d'une caserne ;

Qu'en suite de cet accord, le sous-intendant militaire de Dôle a, avec l'assistance du maire, procédé à l'adjudication des travaux et que, suivant procès-verbal du 29 mars 1889, Denis-Sylvain Pignot a été déclaré adjudicataire, sous le cautionnement solidaire de son frère ;

Attendu qu'en décidant, dans ces circonstances, que le droit proportionnel n'était pas dû sur la somme de 564.800 francs payée par la ville de Dôle sur le montant de sa subvention, le jugement attaqué a violé le texte de loi ci-dessus visé ;

Sur le deuxième moyen :

Vu les articles 26 et 37 de la loi du 22 frimaire an VII.

Attendu que les textes de ces articles, complétés par l'article 6 de la loi du 27 ventôse an IX, attribuent, pour l'enregistrement des actes émanés des autorités administratives, compétence exclusive au bureau de l'arrondissement dans lequel les fonctionnaires qui les ont reçus exercent leurs fonctions ;

Qu'il ressort des termes impératifs de l'article 26 précité que l'enregistrement desdits actes par un bureau incompétent équivaut à l'inaccomplissement de cette formalité ;

Que, par suite, le payement des droits effectué dans ces conditions n'est ni libératoire, ni de nature à prévenir l'application des peines édictées par la loi pour défaut d'enregistrement dans le délai légal ;

Attendu que Pignot, au lieu de soumettre le procès-verbal d'adjudication au bureau de Dôle, dans l'arrondissement duquel exerce ses fonctions le sous-intendant militaire, rédacteur de l'acte, l'a présenté au bureau de Besançon ;

Qu'en décidant, en cet état des faits, que le payement des droits avait été effectué à juste titre au bureau de Besançon et que les droits en sus réclamés par la Régie n'étaient pas encourus par les frères Pignot, le jugement attaqué a violé les articles ci-dessus visés ;

Sur le troisième moyen :

Vu l'article 37 de la loi du 22 frimaire an VII ;

Attendu qu'il résulte de cet article que le montant des droits d'enregistrement d'un acte d'adjudication passé en séance publique doit être consigné dans les mains du fonctionnaire qui l'a reçu ;

Attendu que ni le texte ni l'esprit de la loi ne permettent d'assimiler à cette consignation le payement irrégulier, fait à un bureau d'enregistrement incompétent ;

Attendu qu'en décidant le contraire, le tribunal civil de Dôle a violé la disposition légale ci-dessus visée :

Par ces motifs,

Casse, etc.

(N° 147)

[4 décembre 1900]

Chemins de fer. — Jugement. — Défaut de base légale. — Nullité. —
(Sieur Malvy)

Doit être cassé comme manquant de base légale et comme non motivé un jugement qui, sur une demande en dommages-intérêts pour retard de livraison et en détaxe, déclare seulement qu'il « résulte des circonstances de la cause qu'il y avait un retard de quatre heures » et que « le tribunal avait les éléments pour apprécier les dommages-intérêts qui pouvaient être dus au demandeur ».

La Cour,

. . . .

Attendu que les parties étaient en désaccord sur le point de savoir si les vins expédiées par ou pour Malvy frères devaient être taxés à raison du poids de 1.000 ou de 970 grammes par litre, et si une expédition du 18 juillet 1896 de Rivesaltes à Gourdon avait subi un retard imputable à la Compagnie d'Orléans ;

Attendu que, saisi de cette double question, le tribunal de Gourdon, pour condamner la Compagnie a une indemnité de 300 francs envers Malvy frères, s'est borné, après avoir rejeté une exception tirée de l'article 105 du Code commercial, à déclarer que « il résultait des circonstances de la cause que, dans la livraison du wagon parti de Rivesaltes à destination de Gourdon, il y avait un retard de quatre heures » et que le « Tribunal avait les éléments pour apprécier les dommages-intérêts qui pouvaient être dus à Malvy frères » ;

Qu'en statuant ainsi, il n'a, d'une part, motivé sa décision, ni, d'autre part, donné à cette décision, une base légale, et qu'il a, par suite, violé les textes ci-dessus visés ;

Par ces motifs,

Casse, etc.

(N° 148)

[4 décembre 1900]

Chemins de fer. — Jugement. — Défaut de base légale. — Nullité.
(Sieur Fauroux)

Doit être cassé comme dépourvu de base légale et ne mettant pas la Cour de cassation en mesure d'exercer son contrôle le jugement qui condamne une compagnie de chemins de fer à des dommages-intérêts pour retard de livraison, sans indiquer ni l'heure de la remise des marchandises en gare par l'expéditeur, ni celle de leur arrivée.

La Cour,

. . . .

Attendu que, pour déclarer la Compagnie des chemins ne fer du Midi responsable d'un retard dans la livraison de deux colis expédiés par Dorat à Fauroux, et pour la condamner à des dommages-intérêts, le tribunal de commerce de Narbonne s'est borné à dire « qu'il résultait des débats que les colis n'avaient été mis à la disposition de Fauroux que le lendemain du jour de l'expédition dans l'après-midi, alors qu'en général toutes les marchandises de même provenance lui arrivaient toujours le matin à 7 heures, avant le marché » ;

Qu'il n'a mentionné ni l'heure de la remise des colis en gare, ni celle de leur départ et de leur arrivée, ni fourni à la Cour de cassation aucune des indications qui lui sont nécessaires pour qu'elle puisse exercer son contrôle ;

Qu'en statuant ainsi, il a omis de donner une base légale à sa décision et violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner le second moyen,

Casse, etc.

(N° 149)

[4 décembre 1900]

Chemins de fer. — Tarifs homologués. — Force obligatoire. — Demandes ou conventions contraires. — Nullité.

Les tarifs des compagnies de chemins de fer, dûment homologués, ayant force de loi pour et contre les compagnies, lorsqu'une erreur a été commise soit à l'avantage, soit au préjudice d'une compagnie, elle doit être rectifiée conformément aux tarifs.

Ainsi un tribunal ne saurait repousser une demande de supplément de taxe formée par une compagnie, sous prétexte que le tarif appliqué par elle d'une façon erronée était le tarif demandé par l'expéditeur et qu'il est intervenu entre les parties un accord sur lequel elles ne peuvent revenir.

La Cour,

. . . .

Attendu, en droit, que les tarifs de chemins de fer, dûment homologués, ont force de loi pour et contre les compagnies et qu'ils s'imposent aux parties, nonobstant toutes conventions contraires;

Que, s'il a été commis une erreur soit au préjudice, soit à l'avantage des compagnies dans le choix du tarif appliqué ou de la série de marchandises et, en général, dans la perception d'une taxe, cette erreur doit être rectifiée conformément aux tarifs;

Attendu, en fait, que, pour repousser la demande de la compagnie de l'Ouest qui réclamait à la société des tramways de Rothéneuf à Paramé un supplément de taxe de 433f,75, tant à raison de la substitution erronée d'un tarif spécial au tarif général que de celle d'une série du tarif général à une autre série du même tarif, le jugement attaqué, sans examiner quel tarif et quelle série devaient être appliqués, déclare « que l'expéditeur réclama le tarif spécial le plus réduit et que la compagnie fit droit à sa demande en appliquant le tarif spécial. P. V. 14, que la Compagnie ne peut aujourd'hui, sous prétexte d'erreur, substituer au tarif spécial n° 14, qui la décharge de toute responsabilité pour rouille ou bris des objets, le tarif général engageant sa responsabilité »; et « que la Compagnie a appliqué les clauses du tarif général à petite vitesse et qu'elle voudrait aujourd'hui appliquer le tarif général, 2e série, qui est plus élevé, mais que, sur ce chef

:lamation comme sur le précédent, ses réclamations ne peuvent être
ies, le tarif le plus réduit ayant été demandé et appliqué » ;
tendu qu'en statuant ainsi, le jugement attaqué a violé le texte ci-
s visé :
r ces motifs,
se, etc.

(N° 150)

[10 décembre 1900]

*'opriation. — Jugement. — Visa des pièces constatant l'accom-
ssement des formalités légales. — Nullité.* — (Sieur Bouleau).

*'ne de nullité, le jugement ordonnant une expropriation doit
er les différentes pièces constatant l'accomplissement des for-
ılités édictées par l'article 8 du titre Ier et par le titre II de la
du 3 mai 1841.*

Cour,

. . . .

tendu que le tribunal doit, avant de rendre le jugement ordonnant
xpropriation, vérifier si toutes les formalités prescrites par les textes
dans ledit article ont été accomplies ;
e cette obligation entraîne comme conséquence la nécessité de cons-
cette vérification dans le jugement lui-même et, par suite, de viser
èces qui attestent l'accomplissement de ces formalités ;
tendu que, si le jugement attaqué a visé avec le décret d'utilité
que et le plan des lieux le certificat constatant le dépôt à la mairie
an parcellaire, le numéro du journal donnant avis de ce dépôt, le
s-verbal ouvert à la mairie pour recevoir les réclamations, la délibé-
ı du conseil municipal et l'arrêté de cessibilité, il n'a visé aucune
relative aux formalités de publication et d'affichage édictées par la

où il résulte que le jugement attaqué a violé la disposition de loi
uée au pourvoi ;
r ces motifs,
sse, etc.

(N° 151)

[10 décembre 1900]

Expropriation. — Magistrat directeur du jury. — Remplacement par un autre magistrat. — Défaut de qualité. — Excès de pouvoir. — Nullité. (Dame Rouard).

Est entachée de nullité la décision rendue par un jury d'expropriation, lorsque ce jury a été présidé par un magistrat autre que le magistrat directeur désigné par le jugement d'expropriation ou le magistrat commis éventuellement en cas d'empêchement de ce dernier.

Aurait seul qualité pour présider le jury en remplacement desdits, magistrats, le magistrat qui aurait été désigné par une ordonnance rendue conformément à l'article 14 de la loi du 3 mai 1841 (§ 4) par le président du Tribunal.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'il résulte des pièces produites devant la cour que le jugement d'expropriation a commis M. Legras de Grandcourt, juge au tribunal civil de Saint-Nazaire, pour remplir les fonctions de magistrat directeur du jury et désigné M. Larocque, juge suppléant, pour le remplacer en cas d'empêchement.

Qu'il en résulte encore que les opérations du jury n'ont été présidées ni par l'un, ni par l'autre de ces magistrats, mais par Lefebvre d'Argence, juge au tribunal de Saint-Nazaire;

Attendu que les magistrats désignés par le jugement d'expropriation tiennent leurs pouvoirs de la délégation qui leur est faite expressément et personnellement, et que, s'ils sont dans l'impossibilité de les exercer, il appartient soit au tribunal déléguant, soit au Président du tribunal, conformément à l'article 14 de la loi du 3 mai 1841, de pourvoir à leur remplacement ;

Que M. Lefebvre d'Argence juge, qui a rempli les fonctions de magistrat directeur, ne pouvait donc trouver dans sa seule qualité de juge le pouvoir de remplacer les magistrats désignés par le jugement d'expropriation ;

Que l'excès de pouvoir commis par lui, portant atteinte à la constitution

du jury, entraîne une nullité d'ordre public qui vicie toute la procédure et, par suite, l'annulation des décision et ordonnance attaquées :

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu de statuer sur le premier moyen,

Casse, etc.

(N° 152)

[14 décembre 1900]

Arrêté ministériel. — Arrêté préfectoral. — Taxes de stationnement. — Rivières dépendant du domaine national. — Autorisation. — Tarifs. — Approbation. — Compétence. — (Compagnie générale de Navigation Havre-Paris-Lyon-Marseille).

Il appartient au Ministre de l'Intérieur d'autoriser les taxes municipales d'amarrage et de stationnement sur les rivières dépendant du domaine public national et d'en approuver le tarif.

Cette autorisation et cette approbation ne peuvent être valablement données par le Préfet seul.

La perception de ces taxes est donc légale lorsqu'elle a eu lieu en vertu de tarifs approuvés par le Ministre de l'Intérieur.

Elle est, au contraire, illégale, si cette approbation a été donnée par un simple arrêté préfectoral.

La Cour,

. . . .

Attendu que la loi du 11 frimaire an VII fait figurer parmi les recettes des communes « le produit de la location des places dans les halles, les marchés et chantiers, sur les rivières, les ports et les promenades publiques, lorsque les administrations auront reconnu que cette location peut avoir lieu, sans gêner la voie publique, la navigation, la circulation et la liberté du commerce » ;

Attendu que, par l'expression « les administrations », l'article 7 de la loi du 11 frimaire an VII désigne les administrations de département qui, aux termes de l'article 2, section III de la loi des 22 décembre 1789, 8 janvier 1790, combiné avec l'article 193 de la constitution du 5 fructidor an III et l'article 4 du décret du 10 vendémiaire an IV, étaient chargées, sous l'autorité du Ministre de l'Intérieur, de la conservation », notamment « des rivières et autres choses communes » ;

Attendu que, si les préfets ont été appelés par la loi du 28 pluviôse an VIII à remplir les fonctions des administrations de département, ils ne peuvent exercer seuls les droits de contrôle, qui appartenaient auxdites administrations en vertu de la loi du 11 frimaire an VII, lorsqu'il s'agit de taxes à percevoir au profit des communes sur le domaine public national; qu'à raison des intérêts généraux auxquels peut porter atteinte l'établissement de ces taxes, le droit d'en autoriser la création et d'en approuver les tarifs a été réservé au Ministre de l'Intérieur; que c'est au Ministre de l'Intérieur que l'ordonnance royale du 8 août 1821 prescrivit aux préfets d'en référer, pour provoquer sa décision, toutes les fois que les délibérations des conseils municipaux n'étaient pas relatives à des objets d'intérêt communal ou s'étendaient hors de ces intérêts;

Attendu que l'article premier du décret-loi du 25 mars 1852 dispose que les préfets continueront de soumettre à la décision du Ministre de l'intérieur les affaires départementales et communales qui affectent directement l'intérêt général de l'Etat »; que l'établissement des taxes de stationnement et de locations à percevoir au profit des communes sur les quais ports, rivières et autres dépendances de la grande voirie, est ainsi demeuré soumis à la nécessité d'une autorisation ministérielle;

Attendu qu'en ce qui concerne l'approbation des tarifs de ces taxes, qui sont délibérés par les conseils municipaux, la loi du 5 avril 1884 n'a apporté aucune modification aux règles établies par les lois antérieures;

Qu'il résulte de ce qui précède que la perception de ces taxes, est légale lorsqu'elle a lieu en vertu de tarifs approuvés par le Ministre de l'intérieur; qu'aucun texte de loi n'exige, comme condition essentielle de la validité de ces tarifs, qu'ils aient été, en outre, approuvés par le chef de l'Etat;

Et attendu, en fait, qu'il ressort des motifs du jugement attaqué que les sommes dont la Compagnie générale de navigation demandait la restitution ou refusait le payement avaient été perçues ou étaient réclamées par la ville de Lyon, pour droit d'attache et d'amarrage de bateaux sur la Saône et le Rhône, de stationnement de pontons, d'occupation d'emplacement sur la Saône et le Rhône, en vertu de six tarifs dont le plus récent porte la date de 1874;

Attendu que cinq de ces tarifs ont été approuvés par le Ministre de l'intérieur; que, dès lors, en les déclarant obligatoires et en rejetant, de ce chef, les conclusions de la Compagnie générale de navigation, le jugement attaqué, loin de violer les textes invoqués par le pourvoi, en a fait une exacte application;

Mais en ce qui concerne les droits perçus ou réclamés en vertu du tarif du 29 décembre 1857;

Vu l'article 2, titre II, de la loi du 22 pluviôse an VIII, et l'article premier du décret-loi du 25 mars 1852;

Attendu que ce tarif a été approuvé par le préfet du Rhône seul ; qu'il n'a donc pu servir de base à une perception légale ; qu'en décidant le contraire, le jugement attaqué a faussement appliqué l'article 2, titre II, de la loi du 28 pluviôse an VIII et violé l'article premier du décret-loi du 25 mars 1852 ;

Par ces motifs,

Casse et annule, mais seulement au chef concernant les droits perçus ou réclamés en vertu du tarif du 29 décembre 1857, etc.

(N° 153)

[18 décembre 1900]

Servitude de passage. — Faculté conventionnelle. — Indivisibilité. — Prescription trentenaire. — (Sieurs Fournerie et Poirier).

La faculté conventionnelle, qui est une condition inhérente à l'établissement de la stipulation principale, forme un élément indivisible du contrat. Elle ne saurait donc être atteinte par la prescription tant que dure l'obligation principale.

Spécialement, une servitude de passage ayant été constituée par une convention synallagmatique sur un terrain déterminé, avec la réserve que l'assiette en pourrait être déplacée si le terrain était mis en culture, il s'ensuit que le propriétaire du fonds dominant ne saurait prétendre avoir acquis par prescription trentenaire le tracé primitif, ni s'opposer au transfert de la servitude dans les conditions convenues dans l'acte.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué : 1° qu'en vertu d'une convention contenant partage, en date du 16 août 1844, le jardin appartenant aujourd'hui à Fournerie a été grevé, au profit du lot attribué aux auteurs de Poirier, d'une servitude de passage, fixée sur un petit chemin alors existant ; 2° que les auteurs de Fournerie stipulaient : « qu'au cas où ils voudraient détruire ce petit chemin, ils en auraient le droit, et qu'alors la servitude serait déplacée et reportée le plus près possible du caniveau de la grande route » ; « qu'en 1891, Fournerie a défriché le jardin avec le chemin et a ouvert un autre passage, conforme, d'après lui, aux accords susvisés ;

Attendu que la cour de Caen déclare : que la faculté de détruire le chemin n'était pas une faculté simplement naturelle, que l'acte se bornât à rappeler ; que c'était une faculté conventionnelle, puisqu'elle résultait des conventions respectives des parties et qu'ainsi, Poirier (ou ses devanciers) ayant passé, sans interruption, de 1844 à 1891, sur le petit chemin, en a prescrit l'assiette par une possession plus que trentenaire » ;

Mais attendu que la réserve de cette faculté conventionnelle était une condition inhérente à l'établissement de la servitude et formait ainsi un élément indivisible du contrat.

D'où il suit qu'en déclarant la prescription acquise au profit de Poirier par le seul fait de son passage, pendant plus de trente ans, sur le terrain convenu, l'arrêt attaqué a faussement appliqué et a, par suite, violé l'article de loi ci-dessus visé :

Par ces motifs,

Casse, etc.

(N° 154)

[24 décembre 1900]

Expropriation. — Ordonnance d'envoi en possession. — Défaut de lecture en audience publique. — Nullité. — (Ville de Valenciennes et sieur Canqueteau-Brausart).

L'ordonnance d'envoi en possession du magistrat directeur de jury doit être, à peine de nullité, lue en audience publique.

La Cour,

. . . .

Attendu que le consentement des parties à la jonction des affaires devant le jury d'expropriation n'a pas besoin d'être exprès, mais qu'il peut résulter des énonciations du procès-verbal ;

Attendu que le procès-verbal des opérations du jury constate qu'après l'appel de toutes les affaires et l'appel des jurés, en présence de toutes les parties, celles-ci ont été invitées par le magistrat directeur à exercer leur droit de récusation et ont, en effet, exercé ce droit, notamment la ville de Valenciennes ; enfin « que le jury s'est trouvé alors composé régulièrement dans toutes les affaires et sans opposition des parties » qui ont ensuite conclu et plaidé devant lui sans protestation ni réserve.

Que, rendue dans ces conditions, la décision attaquée n'a violé aucun des textes de loi visés au pourvoi :

Par ces motifs,

Rejette le premier moyen ;

Mais, sur le second moyen :

Vu l'article 41, § 1er de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que ni le texte de l'ordonnance attaquée, ni le procès-verbal des opérations du jury ne constatent que lecture ait été donnée en audience publique de l'ordonnance du magistrat directeur, alors qu'au contraire, ledit procès-verbal mentionne en termes exprès la lecture donnée en audience publique de la décision du jury ;

Que la lecture en audience publique de l'ordonnance d'envoi en possession est une formalité substantielle et que, malgré la limitation résultant des termes de l'article 42 de la loi du 3 mai 1841, la nullité résultant de l'omission de cette formalité peut être invoquée devant la Cour de cassation.

Que, rendue en violation de l'article de loi visé au pourvoi, l'ordonnance d'envoi en possession doit être cassée :

Par ces motifs,

Casse, etc.

(N° 155)

[26 décembre 1900]

Séparation des pouvoirs. — Travaux publics. — Contravention de grande voirie. — Incompétence judiciaire (Sieurs Réquier et de Broglie).

Lorsqu'un propriétaire riverain d'une route nationale se plaint de dommages causés à sa propriété par des ouvrages exécutés par un tiers sur la route ou sur ses talus et modifiant la disposition des lieux, en vue de l'établissement projeté d'une ligne de tramway, lesdits ouvrages constituent ou des travaux publics autorisés, ou des contraventions de grande voirie, et dans les deux hypothèses l'autorité judiciaire est incompétente pour en ordonner la suppression ou la modification et pour statuer sur les actions en responsabilité se rattachant directement à leur exécution.

La Cour,

. . . .

Attendu que les réclamations formulées par de Broglie avaient un dou-

ble objet : qu'elles tendaient à faire décider que Réquier, dans le but d'établir une ligne de tramway sur la route nationale n° 14, d'une part, l'avait dépossédé d'une bande de terrain lui appartenant, et, d'autre part, qu'il avait supprimé le talus de la route situé en contrebas de sa propriété et l'avait remplacé par un mur de soutènement trop faible pour empêcher dans l'avenir, l'éboulement de ses terres ;

Qu'il demandait qu'en conséquence Réquier fût condamné à lui restituer le terrain qu'il avait usurpé, à cesser les ouvrages qu'il avait commencés sur la route et à exécuter au même endroit des travaux confortatifs, enfin à lui payer des dommages-intérêts ;

Attendu que, si l'autorité judiciaire était compétente pour ordonner le déguerpissement de Réquier de la propriété privée dont il s'était indûment emparé et pour statuer sur les dommages que de Broglie avaient subis du fait de sa dépossession, il en était autrement de la partie de ses réclamations relatives aux emprises pratiquées par Réquier sur le terrain dépendant de la grande voirie, c'est-à-dire sur la route nationale et sur ses talus ; qu'à supposer en effet que, contrairement à la prétention de Réquier, les ouvrages critiqués par de Broglie ne présentassent pas les caractères de travaux publics dûment autorisés, ces travaux auraient dû être considérés dans ce cas, comme des contraventions de grande voirie que Réquier auraient commises ; — que, dans les deux hypothèses, il n'appartenait à l'autorité judiciaire, conformément à l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, ni d'en ordonner la suppression ou la modification, ni de statuer sur les actions en responsabilité se rattachant directement à leur exécution ; d'où il suit que la cour d'appel, en se déclarant compétente sur l'ensemble des réclamations sans faire entre elles aucune distinction, a méconnu la règle de la séparation des pouvoirs et a contrevenu aux dispositions de l'article de loi ci-dessus visé :

Par ces motifs,

Casse, etc.

ISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 156)

MEXIQUE

Loi sur les chemins de fer, du 29 août 1889

(*Suite*) (*).

CHAPITRE VI

RECONNAISSANCE ET CONSTRUCTION DE LA LIGNE

83. — Les chemins de fer seront construits suivant les clauses des ıents sur les voies ferrées actuellement en vigueur et de ceux qui décrétés ultérieurement.

, 84. — Les chemins de fer pourront se construire, en tout ou en à une ou plusieurs voies, suivant les exigences du service de la ligne stations.

85. — S'il devient nécessaire, pour une ligne déterminée, de s'écar- règles générales posées par les règlements, on apportera, avec l'ap- ion du Secrétariat des Communications et Travaux publics, les cations voulues pour arrêter les conditions techniques auxquelles satisfaire la ligne.

86. — Le Secrétariat des Communications et Travaux publics donner aux particuliers ou aux Compagnies l'autorisation d'effectuer onnaissances et des études dans le but de réunir des renseignements ıments sur la construction d'une ligne, sans qu'on entende conférer tte autorisation aucun droit au préjudice de la nation, ni limiter ne manière la faculté que possède ce Secrétariat d'accorder des auto- ns identiques à ceux qui prétendraient effectuer des reconnaissances t le même tracé.

87. — Le tracé que devra suivre la voie sera celui qui, d'après les aissances qui auront été pratiquées, semblera le plus convenable et rouvera le Secrétariat des Communications et Travaux publics.

88. — On soumettra à l'approbation dudit Secrétariat :

ies plans et les études du tracé général de toute la ligne ; ces plans soumis audit Secrétariat avant la production des plans de tracé if ;

)es tracés et profils définitifs du chemin, soit dans sa totalité, soit

ır page 350.

par sections successives de 10 kilomètres au moins : étant bien entendu qu'on ne devra exécuter de travaux de construction sur aucune partie de la ligne avant qu'ait été donnée l'approbation des plans et profils correspondants ;

3° Les plans de stations, leur construction, les projets relatifs à tous les travaux de construction, ouvrages d'art, bâtiments et dépendances de la voie ;

4° Les modifications qui seront apportées ultérieurement dans les tracés et profils, plans, constructions, ouvrages d'art, bâtiments et dépendances ci-dessus mentionnés.

Art. 89. — Les entreprises de chemins de fer sont obligées de consentir à ce que leurs lignes se relient aux lignes d'une autre entreprise, sous toutes les formes où elles peuvent se présenter d'après le dispositif final de l'art. 21, chaque fois que cette autre entreprise l'exigera.

CHAPITRE VII

EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER

Art. 90. — Les lois et règlements sur la police des chemins de fer détermineront les mesures convenables à prendre au sujet de leur conservation et de leur sécurité.

On ne pourra mettre un chemin de fer en exploitation avant qu'il ait été au préalable procédé à la réception dans les termes fixés par le règlement, et que le procès-verbal de cette opération ait été *approuvé* par le Secrétariat des Communications et Travaux publics.

Art. 91. — Les entreprises de chemins de fer auront le droit d'exploiter leurs lignes conjointement avec une autre entreprise de chemins de fer nationale ou étrangère, en s'entendant avec elle, et sous les conditions qu'elles jugeront convenables. Elles pourront également établir des relations avec des navires ou des lignes régulières fluviales ou maritimes faisant le trafic entre des points de la République ou entre des points du territoire national et des ports étrangers, ou même simplement entre des ports étrangers.

Les contrats, conventions, règlements, traités sur lesquels seront basées ces relations avec des lignes étrangères de chemins de fer ou avec des lignes fluviales ou maritimes ou des navires, seront soumis à l'approbation du Secrétariat des Communications et Travaux publics, à seule fin que ce Secrétariat examine si ces traités, etc., sont bien rédigés suivant les dispositions de la présente loi.

Art. 92. — Les entreprises de chemins de fer seront dans l'obligation de laisser circuler sur leurs lignes les trains appartenant à d'autres entreprises de chemins de fer, mais ce, sous les conditions énoncées ci-après :

1° Ces trains ne circuleront sur une ligne de chemins de fer que quand, d'après l'opinion du Secrétariat des Communications et Travaux publics, le service de cette ligne sera insuffisant eu égard aux nécessités du trafic ;

2° Les trains et autres entreprises feront leur service avec régularité et en se conformant à un horaire ;

3° Il sera interdit aux entreprises jouissant d'une faculté de circulation,

d'organiser leur service de manière à empêcher, embarrasser ou troubler le service qu'assure l'entreprise propriétaire de la ligne ;

4° L'entreprise qui fera passer ses trains par les voies d'une autre Compagnie, tant qu'elle usera de cette faculté, sera obligée de consentir à ce que, réciproquement, ceux de cette Compagnie passent sur les siennes propres, à moins que l'insuffisance de service mentionnée au paragraphe 1er n'existe pas pour cette dernière Compagnie ;

5° Il sera payé à l'entreprise propriétaire, pour le transit des trains, un tant pour cent, qui sera fixé dans la concession, sur les sommes qui, conformément au tarif, seraient perçues pour le parcours effectué ou le port des objets transportés.

Art. 93. — Les tarifs pour les transports par chemins de fer sont conformes aux taux établis et aux conditions suivant lesquelles les Compagnies s'obligent à assurer ces transports. Ils seront soumis aux règles suivantes :

1° Les tarifs, les classifications de marchandises et les conditions auxquelles sont assujettis les transports seront approuvés par le Secrétariat des Communications et Travaux publics et dûment publiés ;

2° L'application des tarifs se fera toujours en observant la plus parfaite égalité, excepté dans les cas où la loi autorise le contraire ;

3° Toutes les compagnies de chemins de fer devront reviser leurs tarifs et les présenter tous les trois ans pour approbation au Secrétariat des Communications et Travaux publics ;

4° Si, au moment où les tarifs sont ainsi revisés, le Secrétariat des Communications et Travaux publics estime qu'ils puissent être abaissés sans préjudice pour les intérêts de l'entreprise, et si, d'autre part, celle-ci n'est pas d'accord sur cet abaissement, il pourra nonobstant être procédé audit abaissement dans une limite de 10 % ; on garantira du reste à l'entreprise une augmentation de recettes correspondant à l'augmentation moyenne qui se sera produite durant les cinq dernières années.

Art. 94. — Le tarif général des voyageurs pourra se diviser en trois classes, sa base étant du reste kilométrique.

Le tarif général des marchandises pourra se diviser en six classes ou davantage ; ses bases seront la tonne comme unité de poids et le kilomètre comme unité de distance, sauf ce qui est spécifié au paragraphe 4° de l'article suivant.

Art. 95. — Les entreprises de chemins de fer sont autorisées à établir leurs tarifs sur les bases suivantes :

1° *Tarif à base décroissante.* — Toutefois, quand la concession autorise ce tarif, si la Compagnie désire l'établir sur des bases particulières elle soumettra dans chaque cas ces nouvelles bases au Secrétariat des Communications et Travaux publics. Cette autorisation que donnera ce Secrétariat vaudra seulement pour le temps qui restait à courir pour compléter la période à la fin de laquelle doivent être revisés les tarifs, conformément à la concession. Une fois cette période achevée, on devra faire renouveler l'approbation des bases sur lesquelles on prétend établir le tarif différentiel ;

2° *Tarifs proportionnels aux difficultés et aux dépenses de traction sur les divers points de la ligne.* — Sans avoir égard à une proportion par rapport au nombre de kilomètres de la voie entière, mais sous cette

réserve qu'en aucun cas le prix de transport ou le tarif ne puisse excéder, pour un kilomètre, le maximum fixé pour chaque classe ;

3 *Tarif pour les marchandises par wagon complet.* — Ces tarifs auront comme base le tarif général, sur lequel les Compagnies pourront déduire :

A. — Une somme équivalente aux frais de chargement ou de déchargement, toutes les fois que ces frais seront à la charge de l'expéditeur ou du consignataire ; cette somme sera la même pour tous les chmins de fer et fixée par le Secrétariat des Communications et Travaux publics ;

B. — Un tant pour cent fixé par le Secrétariat des Communications et Travaux publics qui sera également le même pour tous les chemins de fer, et qui correspondra à la responsabilité dont la Compagnie de chemin de fer se trouve exemptée suivant l'article 120, paragraphe 8° ;

C. — Un tant pour cent sur la base de la meilleure utilisation du wagon ; ce tant pour cent sera fixé par le Secrétariat des Communications et Travaux publics, en tenant compte de la capacité des véhicules. Les Compagnies de chemins de fer sont autorisées à établir des tarifs par wagon complet uniquement sur cette base de l'occupation entière du véhicule, et en dehors de ceux qu'elle établira sur les autres bases indiquées au présent paragraphe.

Pour l'application de ce paragraphe, le Secrétariat des Communications et Travaux publics fixera la charge minima des wagons complets.

Un même expéditeur pourra prendre pour lui-même ou pour diverses personnes un wagon complet, dans le but de lui faire porter des marchandises de diverses classes. En pareil cas, on ne dressera qu'une seule feuille d'expédition au nom de l'expéditeur et au nom d'un seul consignataire ; le wagon se paiera en entier, suivant la taxe du tarif qui correspondra à la classe supérieure des diverses marchandises chargées ;

4° *Tarifs pour les transports à faible distance*, dont l'étendue d'application sera fixée par le Secrétariat des Communications et Travaux publics. — Ces tarifs auront comme base le tarif général, auquel les Compagnies pourront ajouter ;

A. — Une somme équivalente aux dépenses du chargement et du déchargement que doit exécuter la Compagnie ; cette somme sera identique pour tous les chemins de fer et fixée par le Secrétariat des Communications et Travaux publics.

B. — Un tant pour cent qui sera également identique pour tous les chemins de fer et fixé de même par ledit Secrétariat, et qui sera équivalent aux plus fortes dépenses d'exploitation dans les transports à courte distance ;

5° *Tarifs des bagages*, dont la valeur sera déclarée au moment où on les livre pour être expédiés, afin que cette valeur serve de base à la responsabilité de la Compagnie en cas de perte ou d'avarie. — Les Compagnies de chemins de fer ont droit d'exiger que les bagages qui tombent sous l'application de ce paragraphe soient expédiés par grande vitesse.

6° *Tarifs pour les voyageurs* sur la base d'une distance kilométrique, que le voyageur aura le droit de parcourir en toute direction et dans une période de temps déterminée ou indéterminée ;

7° *Tarifs pour les voyageurs* en ce qui concerne les voyages d'aller et retour, les abonnements et les enfants ;

8° *Tarifs pour les trains de retour*. — Au sujet de ces tarifs, on observe les règles suivantes :

A. — Le Secrétariat des Communications et des Travaux publics, sur la proposition de la Compagnie intéressée et par le moyen de règles générales, résoudra la question de savoir quels sont les trains de retour;

B. — Le tarif de retour s'établira sur la base du tarif général, sauf déduction d'un tant pour cent qui sera approuvé par le Secrétariat des Communications et Travaux publics ;

C. — Les chemins de fer desservant des points sur lesquels une autre ligne transporte des marchandises avec tarif de retour, auront le droit de faire ces transports, en consentant sur leur tarif général une réduction égale ou inférieure à celle que fait l'autre Compagnie de chemin de fer dans son tarif de retour.

Art. 96. — Les entreprises de chemins de fer ont également le droit d'établir des tarifs spéciaux pour les wagons-salons ou les wagons-lits, pour les bagages ou les marchandises qui sont transportés par trains de voyageurs ou trains express, pour l'argent et les métaux précieux, les matières explosives ou inflammables, pour les cadavres et les animaux, pour toutes les matières et tous les objets qui ne peuvent être utilement soumis à un pesage ou à un mesurage, et qui doivent payer un tarif supérieur au tarif général; pour le matériel de chemin de fer, la pierre à bâtir, le charbon de terre ou pour tout autre produit ou marchandise d'origine nationale ou étrangère, quand il y aura eu approbation préalable du Secrétariat des Communications et Travaux publics. Les céréales pourront également faire l'objet de tarifs spéciaux, mais le péage par wagon complet n'excèdera en aucun cas celui qui aura été inséré dans la concession pour la dernière classe.

Dans la concession, on pourra imposer à l'entreprise l'obligation d'établir des tarifs spéciaux pour les objets ou marchandises désignés dans cette même concession.

Art. 97. — On fixera dans les concessions le maximum des tarifs généraux pour voyageurs et marchandises, ainsi que des tarifs spéciaux auxquels se réfère la dernière partie de l'article précédent; de même, on fixera un maximum pour le magasinage et pour l'usage du télégraphe ou du téléphone dans les cas où, conformément à l'article 20, il sera permis de l'employer à des usages qui ne se rapportent pas exclusivement à l'exploitation du chemin de fer.

Les types de tarifs différentiels et ceux de tarifs spéciaux qui n'ont pas été fixés dans la concession, seront déterminés par la Compagnie, mais après avoir été soumis pour approbation au Secrétariat des Communications et Travaux publics.

Art. 98. — Avant l'expiration des trois années auxquelles se réfère le paragraphe 3° de l'art. 93, délai à la fin duquel doivent être revisés les tarifs, l'entreprise pourra modifier ceux-ci en se tenant dans les limites du maximum fixé par la concession. Ces modifications ne commenceront d'entrer en vigueur qu'après avoir été approuvées par le Secrétariat des Communications et Travaux publics, et dans un délai de trente jours après la publication si le changement s'est traduit par une augmentation, ou de cinq, s'il a eu pour résultat un abaissement des tarifs. Les spécifications du présent article seront observées de la même façon quand ce sera en conformité de l'art. 93 que seront revisés les tarifs.

Art. 99. — Les concessions pour la construction et l'exploitation des chemins de fer confèrent seulement le droit de percevoir les redevances fixées dans les tarifs et d'appliquer aux transports les conditions que la Compagnie aura établies légalement, toujours sous cette réserve que les unes comme les autres aient été approuvées et publiées, conformément aux articles 93 et 98. Par conséquent, sont et demeurent prohibés :

1° Tous les contrats dans lesquels on accorde à une ou plusieurs personnes un prix de passage ou de transport inférieur à celui du tarif approuvé et rendu public ;

2° Tout remboursement de tout ou partie du prix de transport ou de passage perçu, au moment de la signature du contrat, et que l'on accorde à seule fin de réclame ou d'abaissement de la base du tarif ;

3° Les réductions sur les prix de passage ou frets que font, en tant que commissionnaires, dans la vente des billets ou dans les contrats de transport, les agents ou commissionnaires auxquels il est payé une commission ; ces agents ou commissionnaires seront considérés à tous les points de vue comme des employés de la Compagnie, et les ventes de billets ou les contrats de transport qu'ils feront tomberont sous les dispositions du paragraphe 1° du présent article ;

4° Tout acte ou contrat dont la conséquence serait de diminuer ou d'abaisser directement ou indirectement la taxe de passage ou de transport mentionnée dans le tarif.

Les contrats conclus en contravention des dispositions de la présente loi sont nuls, excepté dans les cas qui ont été expressément prévus par elle.

Art. 100. — Les billets de passage pour chemin de fer ne pourront être vendus que par l'intermédiaire des agents que l'Administration de la Compagnie intéressée aura autorisés.

Cette autorisation, quand la vente ne se fera pas dans les gares ou bureaux de la Compagnie, ou par les soins des conducteurs ou employés dans les trains mêmes, devra être donnée par écrit ; cet écrit sera affiché dans une partie ouverte au public du bureau de vente, et il devra être visible à toute personne désirant acheter un billet.

Art. 101. — Les billets délivrés et leurs coupons, chaque fois qu'il y aura été porté le nom de la personne en faveur de laquelle ils auront été délivrés, auront un caractère personnel, et ils ne pourront être vendus ni aliénés par le premier acquéreur ou par une autre personne à un tiers.

Art. 102. — Les dispositions des articles 93, 98 et 99 ne seront pas applicables dans les cas suivants :

1° Aux contrats ou ententes intervenus entre le Gouvernement fédéral et la Compagnie dans un intérêt supérieur ou par un service public ;

2° Aux réductions et remises faites en faveur des indigents et de ceux qui les conduisent, ou accordées pour des motifs de bienfaisance, ou aux agents et voyageurs de commerce, ou à des œuvres religieuses, ou encore aux troupes de spectacles publics, ou aux manœuvres et ouvriers journaliers ;

3° Aux tarifs temporaires pour trains de plaisir ;

4° Au transport de denrées de première nécessité. Les localités d'où se font ces expéditions bénéficieront également de cette exception.

Art. 103. — Dans les cas prévus par les trois premiers paragraphes de

l'article précédent, il n'est aucunement nécessaire d'avoir l'approbation du Secrétariat des Communications et Travaux publics, pas plus que d'avoir préalablement publié le tarif, sauf cependant pour ce qui est des tarifs relatifs aux agents et voyageurs de commerce, aux troupes de spectacles publics, aux manœuvres et journaliers, pour lesquels il faut toujours une approbation expresse. De même, dans le cas du paragraphe 4°, ce tarif sera soumis à l'approbation du Secrétariat des Communications et Travaux publics avec indication de sa durée d'application ; si cette durée n'est pas fixée, on ne pourra pas l'élever sans observer les règles établies par l'article 98, mais on aura la facilité de le mettre en vigueur sans qu'il soit nécessaire de le publier à l'avance.

Art. 104. — Nonobstant ce qui est spécifié à l'article 98, au sujet de la nécessité, pour les modifications de tarifs se traduisant par un abaissement, d'être publiées à l'avance dans un certain délai avant d'être mises en vigueur, ces modifications pourront être appliquées, bien qu'il ne se soit pas écoulé le délai fixé par ledit article, dans les cas suivants :

1° Au cas de tarifs de marchandises en transit par le territoire national, provenant d'une nation étrangère et destinées à une autre nation ou à cette même nation. Dans ce cas, il suffira de la communication du tarif au Secrétariat des Communications et Travaux publics. Les modifications de tarifs se traduisant par une augmentation pourront également être appliquées de la même façon que celles qui se traduiraient par un abaissement ;

2° Au cas de tarifs sur les produits et marchandises indigènes destinés à l'exportation. Dans ce cas, on communiquera le tarif au Secrétariat des Communications et Travaux publics, et quand cinq jours se seront écoulés depuis cette communication sans qu'il ait été reçu de réponse, ou si une réponse a été reçue dans ce délai de cinq jours, le tarif pourra être mis en application ;

3° Au cas de la section 4° de l'article 102 et dans les cas que mentionne l'article 103, ce tarif étant mis en vigueur immédiatement après approbation du Secrétariat des Communications et Travaux publics.

Art. 105. — Dans les cas des paragraphes 3° et 4° de l'article 123, les entreprises de chemins de fer, par compensation de la responsabilité dont elles se déchargent, ou de la limitation apportée à cette responsabilité, peuvent consentir une réduction de tarif qui se traduira par un tant pour cent, et qui sera égale pour tous les chemins de fer et fixée par le Secrétariat des Communications et Travaux publics. Sera considérée comme preuve suffisante du contrat qui supprime ou atténue la responsabilité de la Compagnie, la feuille de transport dans laquelle est exprimée la somme convenue comme prix de transport.

Art. 106. — Un chemin de fer, depuis le moment où il a été approuvé par le Secrétariat des Communications et Travaux publics, et depuis l'instant également où ont été approuvés ses horaires, ne peut plus refuser le transport des marchandises pour les autres stations de sa propre ligne, sauf dans les cas pour lesquels il est fait exception expresse dans la présente loi :

1° Si les marchandises, eu égard à leur classe et à leur nature, sont propres à être transportées, si elles sont convenablement emballées, et si leur manipulation n'exige point des installations spéciales qui fassent

défaut à l'entreprise du chemin de fer et qu'elle ne soit pas dans l'obligation de posséder ;

2° Si l'expéditeur se soumet aux tarifs, aux règles sur l'expédition des marchandises et aux diverses autres conditions qu'ont le droit de fixer les Compagnies de chemins de fer ;

3° Si les moyens ordinaires dont dispose le chemin de fer sont susceptibles d'effectuer le transport.

Art. 107. — Les Compagnies de chemins de fer ne sont pas forcées d'accepter les marchandises pour leur transport avant que celui-ci puisse avoir lieu ; mais, dans les stations que désignera le Secrétariat des Communications et Travaux publics, après avoir entendu la Compagnie intéressée ; celle-ci sera obligée, dans le délai imparti par ce même Secrétariat, de construire et de maintenir en état des hangars ou autres types d'abris à son choix, dans lesquels les marchandises, sous la garde et la responsabilité d'un régisseur, seront protégées de l'humidité du sol et de la pluie, après qu'elles auront été reçues par la Compagnie pour leur transport, et tandis qu'elles attendront leur tour d'expédition.

Art. 108. — Les Compagnies de chemins de fer, pour ce qui est de l'usage des hangars auxquels se réfère l'article précédent, auront droit à une compensation qui sera perçue conformément à un tarif fixé par la Compagnie, avec l'approbation du Secrétariat des Communications et Travaux publics.

Art. 109. — Pour ce qui est de l'époque du transport, aucune expédition ne doit se faire de préférence à une autre, sauf pour un motif provenant de l'installation même ou des travaux de réparation du chemin de fer, ou encore par suite des circonstances mêmes du transport ou d'une raison d'intérêt public.

Art. 110. — La violation des art. 106 et suivants donne lieu à l'ouverture d'une responsabilité en dommages-intérêts résultant de cette violation même.

Art. 111. — La feuille de transport, en dehors des autres mentions qu'elle doit porter conformément à l'art. 581 du Code de Commerce, contiendra les suivantes :

1° La valeur déclarée, quand d'ordinaire le chemin de fer garantit une somme fixe en cas de responsabilité ;

2° Les conditions sous lesquelles est transportée la marchandise, avec note indiquant si ce transport se fait conformément aux clauses du tarif général ou, au contraire, d'un tarif spécial, avec spécification de responsabilité totale ou limitée, et les diverses indications et clauses particulières que la loi peut permettre :

3° Le numéro du ou des wagons, quand ils ont été pris en entier, et les cachets que portent le ou les wagons.

Art. 112. — Le montant du transport ou du péage ne pourra être égal ou inférieur, pour une grande distance, à celui qui serait perçu pour une distance plus courte, quand le transport se fait dans une même direction, et quand la distance la plus courte forme une portion de la plus longue distance ; exception est faite pour les cas suivants :

1° Au cas de tarifs autorisés par la concession ou par la présente loi ;

2° Pour les cas mentionnés à l'art. 104;

3° Pour le transport de marchandises ou de voyageurs entre deux points qui ne sont pas reliés par une voie ferrée directe. En pareil cas, on pourra prendre comme base du tarif, non point la distance réellement parcourue, mais la distance en ligne droite entre les deux points considérés, pourvu qu'il se présente simultanément les circonstances suivantes :

A.— Cette base de ligne droite s'appliquera aux voyageurs et à toutes les marchandises, qu'elles soient indigènes ou étrangères, et quelle que soit la direction dans laquelle se fasse le transport;

B.— Si, entre les deux points considérés, il y avait une voie directe, les tarifs de transport et de passage de la voie indirecte ne pourront être moindres que ceux de la voie directe, et ils ne pourront être basés sur une distance moindre que celle du parcours de la voie directe;

C.— Si les deux lignes ont un seul terminus commun, mais que l'une d'entre elle soit, à l'intérieur du territoire de la République, en connexion avec une autre ou d'autres lignes qui aient un terminus commun avec l'autre ligne, toutes les lignes ainsi en relation seront considérées comme formant une ligne continue entre les deux points qui servent de terminus à l'autre ligne, et le transport sur la plus longue pourra se faire sur les bases d'un tarif et d'une distance qui ne soient pas inférieurs à ceux de la ligne la plus courte.

D.— Quand deux points sont réunis par deux ou plusieurs chemins de fer directs, le trafic entre ces deux points et par les lignes qui ne sont pas directes, pourra se faire sur la base du trafic le plus bas des lignes directes, bien que la ligne qui emploie ce tarif soit plus longue que celles des autres Compagnies de chemins de fer directs;

4° Sont comprises dans les dispositions du paragraphe précédent les lignes de chemins de fer qui sont en connexion avec une ligne fluviale ou maritime qui fait le trafic de cabotage, et on doit considérer comme une ligne continue, celle qui est formée avec les voies ferrées et la ligne fluviale ou maritime ou avec les deux :

5° Sont comprises également sous les dispositions du même paragraphe les transports qui se font d'un point à l'autre de la République en passant par un pays étranger, de manière que les lignes mexicaines de chemins de fer forment un ligne continue avec les chemins de fer étrangers ou avec une ligne maritime ou fluviale étrangère, ou avec les uns et les autres;

6° Enfin, on comprend sous les dispositions du paragraphe 3° les transports qui se font d'un point de l'étranger à un autre de la République ou *vice versa*, en connexion avec des lignes étrangères de chemins de fer ou des lignes fluviales ou maritimes, de manière que les autres lignes mexicaines forment une ligne continue avec une ou plusieurs desdites lignes étrangères;

7° Le Secrétariat des Communications et Travaux publics déterminera quelle est la ligne continue la plus courte dont le tarif commun doit être pris comme base pour les diverses lignes. De même, au cas où deux ou plusieurs lignes continues auraient à l'étranger un terminus différent, c'est lui qui décidera, eu égard aux circonstances de chaque cas, si elles doivent être considérées comme soumises aux dispositions du présent article au point de vue de ses effets;

8° Au cas où une ligne de chemin de fer, ou deux ou plusieurs lignes

formant une ligne continue à l'intérieur du territoire de la République, se proposeraient de transporter des marchandises étrangères du lieu de leur importation au lieu de leur destination finale, non suivant un prix de transport résultant du tarif général, mais suivant un tarif qui s'établit en vertu de l'autorisation que le paragraphe 6° du présent article concède aux Compagnies de chemins de fer, il sera créé un tarif spécial d'importation dans lequel seront désignés les points ou lieux où se feront ces expéditions de marchandises soumises à ce tarif spécial. La quote-part de redevance revenant à toutes lignes étrangères en correspondance, et les quotes-parts représentant les taxes auxquelles est soumise la marchandise dans son passage sur les autres lignes mexicaines de chemins de fer, formeront par leur ensemble la taxe spéciale.

Art. 113. — Sous réserve des dispositions de l'art. 118, les chemins de fer ne sont pas obligés d'appliquer à d'autres trafics le tarif spécial d'importation.

Art. 114. — Les compagnies de chemins de fer sont autorisées à passer entre elles des contrats, en vertu desquels il sera formé une masse commune des produits de leurs lignes respectives ou d'une partie de ces lignes, masse destinée à être divisée entre les diverses Compagnies dans la proportion qui sera convenue ; mais ce, en se soumettant toujours aux conditions suivantes :

1° Elles ne pourront altérer les tarifs approuvés par le Secrétariat des Communications et Travaux publics, sauf dans les cas et dans les conditions prévus dans les concessions respectives ou par la présente loi ;

2° Les contrats que feront les compagnies de chemins de fer ne pourront être exécutés qu'après l'approbation préalable du Secrétariat ci-dessus mentionné.

Art. 115. — Tous les contrats passés en violation du précédent article sont nuls ; mais seul le Ministère Public Fédéral, sur l'initiative du Pouvoir Exécutif, poursuivra devant le tribunal compétent la nullité du contrat, quand, d'après l'opinion dudit Pouvoir Exécutif, cette poursuite sera jugée opportune. Cette poursuite pourra être intentée pendant un délai de 5 ans à compter de la date d'un des contrats en question.

Art. 116. — Les lignes qui sont en relations suivant les termes de l'art. 91, seront admises comme une ligne continue au point de vue des tarifs, étant considérées comme frais de transport les dépenses de transbordement et la somme formée de l'ensemble des péages partiels qui seraient appliqués sur chaque ligne, en conformité des tarifs respectivement approuvés le secrétariat des Communications et Travaux Publics, sauf quand diverses lignes se mettent en correspondance pour effectuer le transport conformément à l'art. 112 ; alors, pour ces lignes, le tarif pourra être établi conformément aux bases qui sont fixées dans ledit article.

Art. 117. — Les ententes, contrats ou traités que passent les compagnies, dans celles de leurs parties qui ont pour but d'assurer ou d'établir leurs correspondances ou relations connexes, ainsi que les bases qu'elles approuvent ou acceptent aux mêmes fins, seront soumis à l'approbation du Secrétariat des Communications et Travaux Publics, afin que ce dernier examine si ces documents sont bien dressés conformément aux prescriptions de la présente loi, spécialement en ce qui concerne les tarifs.

Art. 118. — En aucun cas il ne pourra être passé avec des lignes étrangères de chemins de fer, des lignes fluviales ou maritimes, ou avec les armateurs de bateaux, des arrangements, contrats ou ententes, que ces contrats soient ou non de la nature de ceux que mentionnent les art. 91 et 112, paragraphe 6°, en vertu desquels ces produits ou marchandises étrangères seraient transportés par voie ferrée mexicaine, à un tarif de transport moindre que les produits ou marchandises similaires indigènes. En conséquence, ce tarif qui s'applique à la marchandise étrangère, au moment de son expédition du lieu d'importation dans son transit par une ligne mexicaine de chemin de fer, s'appliquera de même à la marchandise similaire indigène, proportionnellement à la distance qu'elle parcourt pour être transportée dans la même direction et à la même destination que la marchandise étrangère.

Art. 119. — Les compagnies de chemins de fer n'ont pas le droit, sauf dans les cas où la loi les y autorise expressément, de limiter dans leurs règlements, feuilles d'expédition ou autres documents dressés par elles, la responsabilité ou les obligations que les lois leur imposent comme conséquence du transport, pas plus que de se décharger de cette responsabilité et de ces obligations. Sont nuls les règlements, clauses ou conditions que les compagnies insèrent dans l'un quelconque des documents ci-dessus mentionnés en violation du présent article.

Art. 120.— Les entreprises de chemins de fer, sauf en cas de spécification contraire, ou en cas de vol, de mauvaise foi ou de faute, ne sont pas responsables des pertes, manquants ou avaries ni des risques auxquels se trouvent exposés en voyage :

1° Les animaux vivants ;

2° Les marchandises qui, sur la demande écrite de l'expéditeur, sont transportées en wagon découvert, alors que la nature de la marchandise exige pour sa bonne conservation que son transport se fasse en wagon fermé ou bâché ;

3° Celles qui sont expédiées sans emballage ou sous un emballage défectueux, alors que, par leur nature même, elles doivent être convenablement emballées ; on fera constater le manque ou les défauts d'emballage dans la feuille d'expédition ;

4° Les marchandises qui, par leur nature particulière, par le fait de leur transport en chemin de fer, par leur exposition inévitable aux intempéries, ou par la chaleur, ou par une autre cause naturelle, sont exposées à des risques spéciaux de perte ou d'avarie totale ou partielle, particulièrement rouille, oxydation, détérioration intérieure, coulure, etc. — Dans ce cas, on observera les règles suivantes :

A.— Le Secrétariat des Communications et Travaux publics dressera la liste des marchandises qui sont sujettes à déchet, en tenant compte de la durée des voyages et des stationnements, et fixera, pour chaque cas considéré individuellement, la proportion du déchet à laquelle commencera la responsabilité de la compagnie.

B.— Ce déchet normal, fixé par ledit Secrétariat, doit être calculé séparément pour chaque colis quand un certain nombre de colis sont portés sur la même feuille d'expédition, suivant le poids de ce colis ou le poids moyen par colis indiqué sur cette feuille d'expédition.

C.— Les chemins de fer peuvent, avec l'approbation du Secrétariat

des Communications et Travaux publics, se réserver le droit d'irresponsabilité pour le cas où le déchet dépasse la proportion normale, s'il s'agit de marchandises chargées par l'expéditeur ou déchargées par le consignataire.

D.— L'irresponsabilité mentionnée dans ce paragraphe ne pourra point s'appliquer, quand ces pertes, manquants ou avaries seront dus à des soustraction, ou quand ils ne proviendront point de la nature de la marchandise, ou encore si le déchet ne correspond point à cette nature ou aux circonstances.

E.— En cas de perte totale, la compagnie de chemin de fer n'a le droit de faire aucune déduction en invoquant le déchet.

5° Les explosifs, toute substance inflammable et tout objet d'un caractère dangereux. Le Secrétariat des Communications et Travaux publics dressera la liste des objets tombant sous l'application du présent paragraphe;

6° Les objets placés dans les voitures ou dans les autres véhicules qui sont transportés par chemin de fer;

7° Les marchandises qui sont transportées sous la garde d'une personne chargée de ce soin par l'expéditeur, et avec le consentement de l'entreprise;

8° Les marchandises dont le chargement et le déchargement, soit en vertu du tarif même, soit par suite d'une convention avec l'expéditeur, se font par l'expéditeur et par le consignataire, et chaque fois que le wagon ne présente extérieurement aucune avarie qui ait pu donner lieu à la perte ou à l'avarie de la marchandise. En pareil cas, l'expéditeur a les droits suivants :

A.— Charger le wagon au point même où se fait l'expédition ;

B.— Sceller le wagon avec son propre cachet, ou le faire plomber en sa présence avec le cachet de la compagnie.

C.— Faire opérer le déchargement au point de destination finale par la personne qui est autorisée à recevoir le chargement.

D.— Obtenir que les plombs soient rompus en présence de cette même personne, ou, en son absence, en présence de l'employé des Contributions chargé de l'inspection fiscale, ou, à leur défaut, de quelque autorité exerçant des fonctions judiciaires. La Compagnie aura le droit, avant que les plombs soient rompus, d'exiger que la personne en question, l'employé des Contributions, ou l'autorité judiciaire constate par écrit l'état de ces plombs dans un document qui n'exige aucun timbre ni aucune autre formalité.

Dans le cas où, par suite de l'application des lois fiscales, le wagon devrait être ouvert en cours de route, l'employé des contributions chargé de l'inspection fiscale, avant que se rompent les plombs, en examinera l'état et prendra note de leur nombre ; l'inspection une fois terminée, on plombera à nouveau le wagon en présence du même employé, et celui-ci fournira au conducteur du train un document faisant connaître le nombre et l'état des plombs à l'ouverture du wagon, et le nombre des nouveaux plombs apposés en sa présence.

La Compagnie, en cas d'application du présent paragraphe, ne garantit pas le nombre de colis qui est indiqué dans la feuille d'expédition.

Art. 121. — Les Compagnies de chemins de fer ne sont pas davantage responsables, sauf convention contraire, ou en cas de vol, de mauvaise foi ou de faute, des pertes, manquants ou avaries en ce qui concerne les bagages :

1° Quand ils ne sont pas livrés au bureau de la ligne de chemin de fer pour être transportés, mais que le voyageur les conserve avec lui dans son wagon ;

2° Quand ils ont bien été livrés au bureau, mais que le voyageur n'en :lame pas la remise dans un délai de quinze jours pour le trafic local, et trente pour le trafic international ; ces délais se comptent du jour qui it l'arrivée du train qui devait amener les bagages dont il s'agit.

Art. 122. — Dans les cas visés par les deux articles précédents, la pré- mption est en faveur de la Compagnie de chemin de fer, autant qu'il ıst pas prouvé au contraire que la perte ou l'avarie à été causée par le l, la mauvaise foi ou une faute de l'Administration du chemin de fer ou ses employés.

Art. 123. — La responsabilité des lignes des chemins de fer est limitée ns les cas suivants :

1° La responsabilité sera fixée eu égard à la marchandise déclarée pour rédaction de la feuille d'expédition, quand l'expéditeur aura déclaré une ırchandise entraînant l'application d'un tarif inférieur à celui qui se ait appliqué pour la marchandise réellement contenue dans le colis ;

2° La responsabilité aura comme base la marchandise réellement conte- e dans le colis, quand l'expéditeur aura déclaré une marchandise diffé- ıte de celle que contient le colis et de valeur supérieure ;

3° Il y aura de même limitation quand il est stipulé que la responsabilité ur la perte, le manquant ou l'avarie n'excèdera pas une certaine somme. ıis, en pareil cas, le chemin de fer sera responsable de la valeur totale colis, en cas de vol, de mauvaise foi ou de faute de la Compagnie ou ses employés ;

4° Le Secrétariat des Communications, dans son règlement, fixera la ıite de la responsabilité des Compagnies de chemins de fer pour perte avarie portant sur les bagages dont la valeur n'aura pas été déclarée.

Au cas où cette valeur a été déclarée, le Compagnie a le droit d'exiger e les bagages avec valeur déclarée ne soient pas compris dans l'ensemble ı bagages en franchise dont jouit le voyageur, mais que ces colis soient nsportés par les services de messageries et soumis aux droits et obliga- ns qui s'appliquent à ce service.

Art. 125. — Seront compris dans les bagages admis à circuler en fran- se tous les colis sans valeur déclarée que présentera le voyageur et qui ront le caractère de bagages, quelque soit d'ailleurs leur contenu, et ce, qu'à former dans l'ensemble le poids autorisé par les lois de concession encore par les règlements de la Compagnie, au cas où le poids autorisé · ces derniers est supérieur à celui déterminé par lesdites lois. Mais on pourra pas comprendre dans ces bagages circulant en franchise des ırchandises formant l'objet d'un trafic ou d'une autre opération com- rciale.

Art. 126. — Au cas de l'article 91, le dernier transporteur aura l'obli- ıion de livrer la marchandise. La livraison se fera dans les délais établis · la loi, conformément à la feuille d'expédition dressée par le premier nsporteur et sous les responsabilités énoncées par la loi, mais sous les trictions suivantes :

1° Au cas où, dans la feuille d'expédition, il aurait été indiqué un prix ıé sur un élément différent de celui qu'exprime le tarif, le dernier trans- ·teur pourra, sans qu'on s'y oppose, percevoir le prix de transport ıformément au tarif légal ;

2° La responsabilité du dernier transporteur commence au moment où il reçoit le chargement ;

3° La responsabilité comprend celle qui résulte des pertes de colis, manquants ou avaries à eux survenues, tant sur les voies du dernier transporteur que sur l'une quelconque des autres lignes de correspondance ; cela, bien entendu, sous réserve des droits que peut faire valoir le dernier transporteur contre la Compagnie sur les voies de laquelle s'est produit le fait ou la perte qui donne naissance à la responsabilité, et aussi contre n'importe quelle autre des Compagnies qui ont reçu ensuite le chargement.

Art. 127. — Les dispositions de l'article précédent seront observées au cas où un chemin de fer reçoit une marchandise destinée à être transportée avec une feuille d'expédition qui désigne, comme lieu de destination, un point qui n'est situé ni sur le réseau de ce chemin de fer, ni sur celui d'aucune des lignes s'embranchant sur ce chemin de fer. Mais la responsabilité du chemin de fer prend fin au point même où se termine le transport par voie de fer.

Art. 128. — Devront également être observées les dispositions de l'article 126, au cas où le chemin de fer est en correspondance avec une ligne maritime qui effectue des voyages entre des ports de la République, du moins pour ce qui concerne des transports qui se font dans ces ports sur un autre point du territoire national, pour partie par la ligne maritime et pour partie par la ou les lignes ferrées.

Art. 129. — Quand il y a lieu à remise d'un colis ou de bagages d'une ligne à une autre, il doit y avoir échange de documents, un de ces documents devant constater la réception et l'autre la délivrance des colis. Ces documents seront certifiés respectivement par l'agent de la ligne qui fait la remise, et par celui de la ligne qui reçoit la marchandise.

Ces documents ne demandent point de timbre ni de formalité spéciale ; sur eux sera constatée la date du reçu, de même que l'enregistrement du chargement, le numéro et l'état des cachets ; on indiquera en outre si le wagon a été pris en entier, ou, au cas contraire, si le chargement a été transbordé sur un autre véhicule, puis le nombre des colis, la marque de chacun d'eux, s'ils en portent, et l'état du chargement.

Art. 130. — Le document de livraison, certifié conformément à l'article précédent, entraîne une présomption légale qui n'admet pas de preuve contraire, pour la date du reçu du chargement, son état et le nombre des colis qui le composent, au moment de la livraison au présent transporteur.

Art. 131.— Dans les expéditions de marchandises provenant de l'étranger à destination de la République, et qui sont transportées d'un port ou de la frontière à un autre lieu du territoire national, par voie de fer, la ou les lignes nationales seront responsables pour les pertes, manquants ou avaries, suivant les dispositions suivantes :

1° La responsabilité sera déterminée par les lois du pays où a été dressée la feuille d'expédition ou le connaissement, chaque fois que, dans lesdits documents, il aura été spécifié que les obligations et droits nés du contrat demeureront soumis aux lois en question ; mais, dans ce cas pourtant, si l'on ne prouve point l'existence de la loi étrangère, qu'on ne démontre pas qu'elle s'applique au cas présent, les droits et la responsabilité du dernier transporteur qui fait le transport sur territoire mexicain seront déterminés par

les dispositions des articles 126 à 128, en ce qui concerne la livraison du chargement.

2° De même la responsabilité du dernier transporteur sera réglée par les dispositions des mêmes articles, si la feuille d'expédition ou le connaissement n'indique pas expressément à quelle juridiction demeureront soumis les droits et obligations nés du contrat.

Art. 132. — La Compagnie mexicaine de chemin de fer, qu'elle soit ou non le dernier transporteur, à laquelle remise est faite du chargement, en cas de correspondance avec d'autres lignes nationales ou étrangères, maritimes, fluviales ou terrestres, aura, en cas de perte, avarie ou manquant, le droit à son choix :

1° De refuser le chargement en en avisant le consignataire, si ce consignataire et son domicile lui sont connus, afin qu'il donne ses instructions au sujet du transport de la marchandise. En pareil cas, la ligne mexicaine sera déchargée de toute responsabilité ayant pour cause les pertes, avaries ou manquants survenus sur d'autres lignes ;

2° De recevoir le chargement, mais en dressant une feuille de transport sur laquelle soit constaté l'état de ce chargement. En pareil cas, l'obligation du dernier transporteur se borne à livrer la marchandise dans un état conforme à celui qu'indique la feuille de transport qu'il aura dressée, et ce, sous réserve des restrictions exprimées dans l'article 120.

Art. 133. — En matière de transport de marchandises du territoire de la République sur celui d'une nation étrangère, sur des lignes qui sont reliées par embranchements avec la ligne mexicaine qui a dressé la feuille d'expédition, cette ligne est responsable, conformément aux lois et devant les tribunaux compétents de la République, des pertes, manquants ou avaries, sauf le recours qu'elle a d'exiger réparation au cas où la perte, le manquant ou l'avarie se sont produits sur une autre ligne. Les dispositions du présent article ne privent pas l'expéditeur ni celui qui a en main la feuille d'expédition, de la faculté d'exercer par préférence devant les tribunaux de l'autre nation, les droits que les lois de cette nation leur concèdent.

Art. 134. — La responsabilité des chemins de fer en cas de perte, manquant ou avarie, se traduit par l'obligation de payer la valeur commerciale des marchandises au lieu et jour où devait se faire la remise, conformément à l'article 590, paragraphe IX, du Code de Commerce, déduction faite des droits de douane et des dépenses diverses qui n'ont pas eu à être faites par suite de la perte, et des frais de transport non encore payés.

Seront payés en outre les intérêts de la somme qui sera fixée comme indemnité ; ces intérêts, calculés à raison de 6 % par an, courront du jour où devait être faite la livraison.

Art. 135. — Le chargement sera considéré comme perdu, si la livraison n'en est pas faite dans le mois qui suivra l'échéance du délai dans lequel cette livraison aurait dû être faite. Mais si le chargement a été retrouvé après ce délai, celui auquel appartenait ledit chargement a le droit, dans un délai de huit jours à compter de l'avis qui lui a été donné du fait, de demander que le chargement lui soit remis sans frais à la station de départ ou à la station primitive de destination indiquée dans la feuille d'expédition. Au cas où une indemnité aurait été payée, cette indemnité sera restituée, au moment de la livraison du chargement, mais dans ce remboursement les intérêts ne seront pas compris.

Art. 136. — La perte, le manquant ou l'avarie des marchandises, ne prive pas la Compagnie de chemin de fer qui n'en est pas responsable, du droit de se faire payer intégralement la redevance qui lui est due pour le transport qu'elle à pu faire.

Art. 137. — Sauf les exceptions contenues dans la présente loi, les dispositions des art. 134 à 136 s'appliqueront à la perte, au manquant ou aux avaries en fait de bagages, mais le délai après lequel les bagages seront considérés comme perdus sera de quinze jours dans le trafic intérieur, et de trente jours dans le trafic international, ces deux délais se comptant du jour qui suivra l'arrivée du train par lequel devait se faire le transport.

Art. 138. — Le consignataire ou la personne qui a le droit de recevoir le chargement, aura la faculté de demander que ce chargement soit pesé en sa présence au moment où on lui en fait la remise. Les frais de ce pesage seront au compte du chemin de fer si le poids du chargement est moindre que celui qui est mentionné dans la feuille d'expédition ; au cas contraire, ils seront payés par celui qui reçoit le chargement, et ce, conformément à un tarif qui sera approuvé par le Secrétariat des Communications et Travaux publics et dûment publié.

Art. 139. — Dans les cas de retards dans la livraison dont est responsable le transporteur, celui qui a le droit de réclamer le chargement sera obligé de prouver les dommages et le préjudice réels et effectifs résultant de ce retard.

Faute de preuve, le chemin de fer ne payera point une indemnité supérieure à une fraction du prix du transport, fraction qui sera déterminée dans un règlement établi par le Secrétariat des Communications et Travaux publics.

Art. 140. — Le règlement prévu par l'article précédent fixera le temps du parcours et le délai après lequel commence le retard, sur la base d'un certain nombre de kilomètres par jour ; ce temps commencera à courir du jour qui suit la remise du chargement au chemin de fer.

Art. 141. — En aucun cas l'indemnité pour dommages et préjudice résultant d'un retard de livraison ne pourra excéder la totalité du prix de transport, sauf s'il y a eu vol, mauvaise foi ou faute de l'administration du chemin de fer ou d'un de ses employés : en pareil cas, on devra payer tous dommages et préjudices dont la preuve sera faite.

Art. 142. — En cas de responsabilité, quand elle a pour cause une faute collective de divers chemins de fer, le payement de l'indemnité sera réparti entre les lignes responsables proportionnellement au trajet parcouru sur chacune d'elles. En tout cas, le dernier transporteur sera tenu à payer l'indemnité à laquelle a droit celui qui a eu en main la feuille d'expédition, sauf à ce transporteur à exercer son recours contre les autres lignes responsables, afin qu'elles soient citées au procès que peut avoir entamé le porteur de la lettre de voiture, et ce, afin que ces lignes lui remboursent ce qu'il aurait payé dans la proportion dûment correspondante.

Art. 143. — L'expéditeur, tant qu'il a entre ses mains la feuille de voiture, ou le détenteur légitime de cette feuille, aura le droit de demander que le chargement soit livré ou emmagasiné en un point quelconque situé sur le trajet du chemin de fer ou de l'un des chemins de fer avec lequel le premier est en correspondance, lors même que la lettre de

voiture indiquerait un autre lieu de destination. Mais, en pareil cas, la lettre de voiture sera annotée par le détenteur, de façon à y indiquer le nouveau point de livraison ou de magasinage, et c'est avec cette annotation qu'elle sera présentée à l'Administration du chemin de fer qui est chargée de faire le transport, administration à laquelle de plus devra être donné par écrit avis du changement. L'administration du chemin de fer aura également le droit de porter ce changement en note dans la lettre de voiture, et au cas, où il y aurait diverses lignes par lesquelles se ferait le transport, la lettre de voiture et l'avis seront communiqués à l'Administration de la voie ferrée à laquelle appartient le point primitif de destination finale indiqué dans la lettre de voiture, et aussi à l'administration de la ligne à laquelle appartient le point nouvellement désigné.

En tout cas, on aura à payer intégralement le prix convenu dans la feuille d'expédition, pourvu que, d'après les termes de la présente loi, il n'y ait pas lieu à un péage plus élevé pour le transport du point de remise du chargement au point nouveau de livraison ; l'administration du chemin de fer, quand on lui présentera la lettre de voiture, y indiquera le prix de transport qui doit être payé.

Art. 144. — Toute compagnie de chemin de fer est obligée à tenir, dans le lieu du territoire de la République mexicaine où elle a son domicile ou son administration principale, la comptabilité complète de toutes ses affaires commerciales, de ses recettes et de ses dépenses, y compris les opérations qu'elle fait à l'étranger, sans aucune exception ni restriction.

CHAPITRE VIII

DROITS RÉSERVÉS A LA NATION

Art. 145. — La Nation aura les droits suivants :

1° Réduction pour les militaires et employés fédéraux, agents et fonctionnaires commissionnés, qui voyagent pour un motif de service officiel, de cinquante pour cent sur le maximum des tarifs établis dans la loi de concession ;

2° Même réduction sera accordée pour le transport des colons et immigrants pour lesquels le Secrétariat du Commerce aura donné les ordres voulus ;

3° Dans le transport des forces militaires ou de police, des trains, munitions, équipages, vivres, chevaux, mules et de tout autre objet ou effet destiné au service public, le maximum sera de même réduit de cinquante pour cent ;

4° Chaque fois que le Gouvernement aura besoin de trains spéciaux pour le transport de troupes ou de chargements, le coût des dits trains sera calculé seulement sur la moitié de la recette moyenne kilométrique des trains, soit de voyageurs, soit de marchandises, réalisée pendant l'année précédente d'après le tarif local ;

5° La transmission des messages télégraphiques, et en général tout autre service fait pour le compte du Gouvernement Fédéral, seront payés la moitié du tarif maximum correspondant fixé dans la concession.

6° Dans tous les cas où les tarifs applicables au public seraient moindres que les tarifs auxquels la Nation a droit suivant les paragraphes précédents, le Gouvernement aura le droit de réclamer ces tarifs réduits ;

7° Pendant toute la durée de la concession, on assurera gratis sur les lignes de chemin de fer le transport des correspondances, des imprimés et de toutes les matières postales, de même que celui des employés chargés par l'Administration des Postes du service de ses correspondances ; pour ce, du reste, on observera les dispositions des art. 126, 127 et 128 du Code Postal en vigueur, ou de toutes les modifications qui pourront y être apportées ;

8° Le Gouvernement aura le droit de donner ordre de poser un ou deux fils télégraphiques ou téléphoniques dans les postes de la ligne de la Compagnie, et celle-ci sera dans l'obligation de les entretenir dans le même état que ceux qui lui appartiennent. Ces services seront fournis gratuitement, sous cette réserve pourtant que le Gouvernement devra indemniser la Compagnie de la valeur des matériaux qui auront été employés pour faire l'installation ou de ceux dont il sera ultérieurement nécessaire de faire emploi ;

9° La Nation se réserve la faculté d'imposer un droit de transit pour chaque voyageur ou pour chaque tonne de marchandises de 1000 kilogrammes qui passent en transit sur les lignes ferrées par le territoire de la République. Les Compagnies recouvreront cet impôt pour le compte du Gouvernement, sans qu'il en résulte aucune charge pour celui-ci, la liquidation et le payement devant s'en opérer à des dates que fixera la concession. Le Secrétariat des Finances déterminera les tarifs de ces droits et prendra les règlements nécessaires pour en assurer le recouvrement effectif.

Dans les concessions, il pourra être spécifié que, durant une période qui sera déterminée par cette même concession, ledit droit de transit ne pourra point être perçu, ou que, s'il est perçu, il ne pourra pas dépasser un certain montant.

Sauf ce droit de transit et les droits de ports, tous les objets et marchandises destinés à traverser le territoire de la République, et non destinés à la consommation intérieure, seront libres de toute espèce de droits de douanes, tout aussi bien que de contributions et d'impôts de toute nature ;

10° L'autorité fédérale, quand, suivant son appréciation, la défense du pays l'exige, a le droit de réquisitionner les chemins de fer, leur personnel et tout leur matériel d'exploitation, et d'en disposer comme elle le juge convenable.

En pareil cas, la Nation indemnisera les compagnies de chemin de fer. Si l'on ne peut pas arriver à un accord sur le montant de l'indemnité, on prendra comme base le montant des produits bruts moyens durant les cinq dernières années, augmentés de dix pour cent, toutes les dépenses restant au compte de la Compagnie du chemin de fer.

Si la réquisition ne porte que sur partie seulement du matériel, on observera les dispositions du paragraphe 4° du présent article ;

11° En cas de guerre ou de circonstances extraordinaires, le Pouvoir Exécutif aura le droit d'imposer les mesures nécessaires pour mettre, en tout ou partie, hors d'état de servir, la voie ferrée, ainsi que les ponts, les ports, les lignes télégraphiques et les signaux qui font partie de cette voie.

Tout ce qui aura été détruit sera rétabli aux frais de la Nation et au moment où le permettra l'intérêt de celle-ci.

12° Au cas où le Pouvoir Exécutif ordonnerait la suspension du service, dans l'intérêt de la défense du pays ou de la paix publique, il pourra également ordonner que tout le matériel roulant et le matériel en général soient aliénés.

CHAPITRE IX

SURVEILLANCE DU GOUVERNEMENT.

Art. 146. — Sur tous les chemins de fer mentionnés à l'article 1er, le Pouvoir Exécutif aura un droit de surveillance qui s'exercera directement par l'intermédiaire du Secrétariat des Communications et Travaux publics ou par l'intermédiaire d'agents chargés, les uns de l'Inspection technique, les autres de l'Inspection administrative.

Art. 147. — Le Secrétariat des Communications et Travaux Publics est autorisé :

1° A exiger des entreprises de chemins de fer qu'elles se conforment à leur concession ainsi qu'aux lois et règlements sur les voies ferrées, en leur donnant à cette fin les ordres et instructions nécessaires;

2° A leur enjoindre de faire à la voie, aux bâtiments et au matériel toutes les réparations et tous les renouvellements nécessaires, de veiller aux besoins du service, et d'augmenter, si cela s'impose, le nombre de leurs employés ;

3° A suspendre le service du chemin de fer dans tous les cas où il n'offre point toutes les conditions voulues de sécurité;

4° A défendre et, au besoin, à empêcher l'emploi de locomotives, de tenders, de voitures et de wagons qui ne présentent point la sécurité voulue ou qui ne sont pas en bon état;

5° A autoriser la reprise du service après une suspension résultant de l'application du paragraphe 3°;

6° A donner toutes espèces d'instructions aux Inspecteurs techniques et administratifs, en leur déléguant même l'exercice des facultés énumérées aux paragraphes 1, 2 et 4 du présent article.

Art. 148. — L'Inspection technique s'exerce par un ou plusieurs Ingénieurs-Inspecteurs; l'Inspection administrative par un ou plusieurs Commissaires-Inspecteurs.

Le Pouvoir Exécutif fixe dans chaque cas le nombre de ces Inspecteurs et leur traitement; il les nomme et les déplace à sa volonté.

Art. 149. — Les dépenses auxquelles donnera bien l'inspection seront payées par les entreprises de chemins de fer. Dans les concessions, on déterminera la somme mensuelle que ces entreprises devront verser comme contribution, tant pour l'Inspection technique que pour l'Inspection administrative, et en se conformant aux règles suivantes :

1° Les sommes versées comme contributions par les entreprises de chemins de fer formeront un fonds qui sera exclusivement destiné au payement des Inspecteurs techniques et administratifs;

2° Ce fonds sera déposé au Secrétariat des Communications et Travaux publics, dans la caisse duquel se feront les versements mensuels des Compagnies;

3° Un règlement spécial déterminera tout ce qui est relatif au recouvrement comme à la distribution de ce fonds.

Art. 150. — Les Inspecteurs du Gouvernement ne pourront, sans l'autorisation de celui-ci, recevoir une commission d'aucune Compagnie de chemin de fer, ni exécuter pour elle aucun travail, qu'il soit ou non payé, pas plus que recevoir de ces Compagnies un traitement, des émoluments ou gratifications ou un paiement quelconque, ni passer aucun contrat avec elles.

Art. 151. — Les entreprises de chemins de fer sont obligées de transporter gratuitement les Inspecteurs, quand ils voyagent pour les besoins du service, à moins cependant que le voyage ne s'effectue sur une ligne autre que celle sur laquelle l'Inspecteur exerce ses fonctions.

Art. 152. — L'Inspection technique se fera d'après les règles suivantes :

1° Pour les reconnaissances et projets de tracés de chemins de fer, chacune des sections des Ingénieurs de la Compagnie sera accompagnée d'un Inspecteur-Ingénieur. Celui-ci comparera, sur le terrain, les projets et les modifications qui sont proposés, et enverra tous renseignements au Secrétariat des Communications et Travaux publics sur les tracés, les conditions de bonne exécution des ouvrages, le matériel fixe et roulant, et enfin sur toutes choses intéressant la construction, l'établissement et le service des lignes;

2° Elle aura à veiller à ce que les ouvrages soient construits suivant les projets approuvés et avec toute la solidité convenable, dans les conditions de sécurité nécessaires, et à ce que l'on se conforme à ce qu'ordonnent la concession, les lois et les règlements au sujet de la construction du chemin de fer;

3° Une fois les travaux achevés et la ligne mise en exploitation, elle continuera sa surveillance, en veillant à tout ce qui se rapporte à la conservation et à la sécurité des travaux, de la voie, du matériel fixe ou roulant, des édifices; elle tiendra la main à l'inspection du chemin de fer, des signaux et des aiguilles ainsi qu'à la composition et à la vitesse de marche des trains;

4° Elle fera à la Compagnie toutes observations qu'elle jugera convenables, au cas où les lois et règlements des chemins de fer n'auraient pas été observés;

5° La Compagnie sera tenue de donner à l'Inspection tous les renseignements et les éclaircissements qu'elle demandera et qui se rapporteraient à la voie, à sa construction, à son entretien, à sa sécurité, au matériel fixe ou roulant, et, en général, à tout ce qui concerne les conditions techniques de la voie ou de ses dépendances;

6° Elle transmettra des informations au Secrétariat des Communications et Travaux publics chaque fois que les règlements le prévoient, ou encore quand ledit Secrétariat lui aura demandé des renseignements, ou enfin quand elle jugera convenable d'en agir ainsi;

7° Elle dressera la statistique du matériel, du mouvement des trains, des accidents qui pourront se produire, et enfin des faits divers dont il doit être donné connaissance au Gouvernement ou desquels ce Gouvernement demande des relevés;

8° Elle fera des enquêtes sur l'établissement des nouvelles stations ou gares de marchandises, ou sur les modifications qu'il conviendrait d'introduire dans les gares ou stations déjà approuvées, de même que sur toutes

les questions diverses qui pourraient se présenter au sujet de la construction, de l'établissement, de l'exploitation et du service des chemins de fer;

9° Elle exécutera les études et travaux imprévus dont on pourrait la charger;

10° Elle rendra un compte circonstancié des faits et accidents survenus sur la ligne, au Secrétariat des Communications et Travaux publics et au Tribunal du District compétent, en recueillant, en outre, toutes les informations et en pratiquant toutes les diligences que pourront lui demander lesdites autorités;

11° L'Inspection technique s'exercera suivant les formes et dispositions que déterminera un règlement.

Art. 153. — Les Commissaires-Inspecteurs sont chargés de tout ce qui se rapporte à l'Exploitation commerciale, aux relations entre le public et les employés de l'entreprise affectés à l'exploitation de celle-ci, en même temps qu'à l'action et à la surveillance que le Gouvernement a le droit d'exercer sur le personnel de la Compagnie, et enfin à la sécurité de la circulation en cas d'attentats contre les trains ou d'atteintes portées à l'ordre public. Ils ont, en outre, les devoirs et facultés qui sont ci-après indiqués :

1° Examiner les propositions des Compagnies au sujet des tarifs qui ne comportent pas une base maxima inscrite dans les concessions, et qui doivent être approuvés par le Secrétariat des Communications et Travaux publics;

2° Examiner les traités que passent les Compagnies de chemins de fer avec d'autres entreprises de transports, conformément aux articles 91, 112 et 114;

3° Vérifier le mouvement des transports ainsi que les recettes et les dépenses des Compagnies;

4° Donner leur opinion sur l'organisation du service des trains au point de vue commercial et sur les Règlements des Compagnies dont les dispositions se réfèrent aux matières qui sont soumises au Commissaire-Inspecteur;

5° Veiller à l'application des tarifs et des taxes, recevoir les réclamations du public et signaler les infractions aux lois et règlements sur les chemins de fer en tout ce qui les regarde;

6° Tenir la main à l'observation stricte des clauses respectives des concessions qui ne sont pas du ressort de l'Inspection technique.

7° Veiller à l'observation des statuts des Compagnies, aux opérations financières de celles-ci, à leurs émissions et à leurs amortissements. Les Compagnies seront tenues de leur montrer leurs registres de délibérations et de comptabilité, et tous les documents se rapportant à leur situation financière, ainsi que de leur donner libre accès à leurs bureaux, magasins, ateliers, dépôts de matériel et diverses dépendances;

8° Communiquer mensuellement au Secrétariat des Communications et Travaux publics des renseignements sur les affaires survenues dans le mois et qui se rapportent aux attributions des Commissaires-Inspecteurs;

9° Ils ont le droit d'assister aux séances des Assemblées Générales, à celles du Conseil de Direction ou du Conseil d'Administration, et à celles du Conseil local et du Comité de Direction.

Quand ils croiront que les contrats passés, les résolutions ou les mesures prises par l'Administration du chemin de fer peuvent nuire aux intérêts du public, ils le feront connaître et feront constater leurs observations dans les procès-verbaux ;

10° Les entreprises de chemins de fer seront obligées de donner connaissance aux Inspecteurs, suivant que ceux-ci le demanderont, de toutes informations, données et de tous renseignements au sujet de leur Administration et des contrats passées ou affaires traitées.

CHAPITRE X

CONCESSIONS ANTÉRIEURES A LA PRÉSENTE LOI.

Art. 154. — La présente loi est obligatoire pour toutes les entreprises et Compagnies de Chemins de fer organisées ou qui s'organisent en vertu de concessions antérieures à elle, en tant qu'elle n'est point contraire à la concession qui les régit.

On considérera que la présente loi est contraire à une concession, dans tous ceux de ses principes qui sont incompatibles avec le texte exprès de cette concession, et seulement quand se présente cette incompatibilité.

Art. 155. — Les Directeurs, que le Gouvernement a le droit de nommer, suivant les concessions auxquelles se réfère l'article précédent, auront les mêmes droits que ceux qui sont indiqués dans l'article 153.

Art. 156. — Les Compagnies qui consentent à modifier leurs concessions et qui, en conséquence, et par l'application des tarifs, admettent la division des marchandises en six classes ou plus, fixeront la taxe maxima de chaque classe, de manière que la taxe de la première classe et celle de la dernière classe, ne soient pas plus élevées que celles qui sont fixées dans la concession actuelle pour ces mêmes classes.

Art. 157. — Les sommes que les Compagnies de chemins de fer devront payer, conformément à leurs concessions respectives, aux Ingénieurs et Directeurs du Gouvernement, formeront une partie du fonds auquel se réfère l'article 149 ; elles seront versées par les Compagnies dans la caisse du Secrétariat des Communications et Travaux publics, et pour ce qui est de leur encaissement et de leur répartition, on observera les termes de l'article 149 et les règlements qui s'y rapportent.

Art. 158. — Au sujet des concessions dans lesquelles il a été accordé une subvention, on observera les règles suivantes :

1° Aucune prolongation ne sera possible pour les délais stipulés dans les concessions se rapportant à des voies générales de communication qui ne seraient pas d'importance principale, ou aux voies que mentionnent les paragraphes 2° et 3° de l'article 1er.

Il n'y aurait pas non plus possibilité de prolongation de délais pour ce qui est des lignes d'importance principale, à moins qu'une section de la voie n'ait été construite, ou que les travaux n'aient été entamés, et que, dans ce cas, la preuve soit suffisamment faite, aux yeux du Secrétariat des Communications et Travaux publics et du Secrétariat des Finances, que la Compagnie possède les moyens financiers nécessaires pour poursuivre activement les travaux ;

3° Le droit à la subvention accordée dans une des concessions actuelle-

ment en vigueur, pourra être transféré à une autre Compagnie sous les conditions suivantes :

A. — Un tel transfert sera autorisé s'il se fait au profit d'une entreprise organisée pour construire une ligne de première importance. Comme conséquence de cette autorisation de transfert, on fera subir à la subvention une réduction de 25 %, et cela, soit sur la somme qui devrait être payée par kilomètre, soit sur le nombre des kilomètres subventionnés.

B. — Toutefois, et à titre exceptionnel, on pourra autoriser le transfert d'une subvention pour l'appliquer à une ligne qui ne serait pas d'importance principale, si cette nouvelle ligne à laquelle elle doit s'appliquer, est considérée par le Pouvoir Exécutif comme étant d'une aussi grande utilité que celle qui jouissait de la subvention. Mais, même dans ce cas, le transfert ne pourra point être autorisé si la concession à laquelle s'applique la subvention primitive n'avait plus qu'une année ou même moins pour devenir caduque. En même temps qu'on autorisera ce transfert, on fera subir à la subvention une réduction de 50 % dans les conditions qui sont indiquées dans le paragraphe précédent.

4° Quand on accordera une prorogation, qu'on modifiera une concession ou qu'on approuvera le transfert d'une subvention, on déterminera le nombre maximum de kilomètres subventionnés auxquels ont droit les Compagnies intéressées. Cette même règle s'appliquera encore à la Compagnie transférant une concession pour la partie qui lui reste, quand le transfert porte seulement sur une partie des lignes qui lui auraient été concédées ;

5° Dans tous les cas que mentionne le commencement du paragraphe précédent, on imposera comme condition que la liquidation et le payement de la subvention se feront dans les délais indiqués par les paragraphes 2° et 3° de l'article 77.

CHAPITRE XI

TRAVAUX DANS LES PORTS

Art. 159. — Le Secrétariat des Communications et Travaux publics fera une étude sur les ports dont l'amélioration doit être considérée comme aussi urgente que celle des lignes de chemins de fer mentionnées dans les sept premiers alinéas de l'article 6, en procédant, pour cette étude, comme il est spécifié aux alinéas A, B et C du paragraphe 8° dudit article.

A l'avenir, chaque fois qu'on se livrera à l'étude d'une des lignes de chemins de fer que mentionne le paragraphe 8° ci-dessus visé, on fera également une étude des ports dont l'amélioration s'impose par la construction de ladite ligne.

Art. 160. — On n'engagera point de travaux pour l'amélioration des ports quand le payement de ces travaux ne peut point rentrer dans les chapitres du budget des dépenses destinées aux entreprises de cette nature.

Cependant, à titre exceptionnel, lors même que les sommes exigées pour ces travaux ne pourraient point remplir ces conditions, on pourra engager ces travaux quand se présenteront les circonstances suivantes :

1° Quand les travaux devront se faire dans un port qui forme terminus d'une voie ferrée, et que la construction de cette voie est achevée,

2° Quand le montant total des travaux n'excède pas les trois quarts du montant des travaux compris dans des contrats antérieurs, et qui sont demeurés sans effet par suite de caducité ou révision ;

3° Quand, avec l'approbation du Secrétariat des Communications et Travaux publics, on transfère à une autre entreprise, pour être appliquée à des travaux dans les ports, la subvention accordée par les concessions actuellement en vigueur pour la construction de voies de fer. En pareil cas, on fait subir à la subvention la déduction mentionnée dans la partie finale de l'alinéa A du paragraphe 3e de l'article 158.

CHAPITRE XII

RESPONSABILITÉ PÉNALE

Art. 161. — L'agent ou l'employé d'une Compagnie, qui, par infraction à l'article 99, autorisera un transport ou traitera pour un transport sur une base inférieure ou supérieure à celle qui correspond au tarif ou au type du contrat autorisé par le Secrétariat des Communications et des Travaux publics, ou qui, d'une manière ou d'une autre, violera une quelconque des dispositions de l'article ci-dessus visé, payera pour chaque infraction, si elle consiste en un contrat de durée déterminée ou non, une amende de cent à cinq cents piastres, et pour toute autre infraction, de cinquante à deux cent cinquante piastres suivant les circonstances.

Art. 162. — Si l'infraction a été commise ou autorisée par le Conseil d'administration, son Président, le Chef de service, ou par des employés supérieurs ayant charge de l'administration de la ligne ou d'une partie de cette ligne, ou encore du trafic sur cette ligne, la Compagnie encourra pour chaque infraction, si elle consiste en un des contrats ci-dessus exprimés, une amende de cinq cents à deux mille piastres, et, pour toute autre infraction, de cent à cinq cents piastres, suivant les circonstances.

Art. 163. — La Compagnie, ses agents et ses employés, seront tenus de payer, chacun en ce qui le concerne, à titre de dommages et intérêts, le double de la différence de port à tous ceux qui, pendant les deux mois antérieurs ou postérieurs à un transport fait à prix réduit, auraient eu à faire des expéditions de marchandises similaires sur le même parcours.

Art. 164. — Si, en outre du fait même d'un transport à un tarif inférieur à la base régulièrement correspondante, on a porté encore sur les livres des mentions, ou l'on a inscrit sur la feuille de transport ou sur d'autres documents des inscriptions ayant précisément pour but de masquer l'infraction, l'auteur de chacun de ces faits, ou celui qui a donné l'ordre de les exécuter (au cas où l'auteur n'aurait fait qu'obéir aux instructions d'un autre) encourra la peine de deux ans de prison et une amende de cinquante à cinq cents piastres.

Art. 165. — Sont de même coupables les vendeurs de billets de chemins de fer dans les cas suivants :

1° Ceux qui, sans avoir l'autorisation prévue à l'article 100, vendraient des billets de passage pour chemin de fer ; dans ce cas, il sera appliqué, pour chaque billet vendu, une amende de vingt à cinquante piastres ;

2° Ceux qui, en contravention de l'article 101, vendraient ou aliéneraient un billet personnel ; en pareil cas, ils encourraient une amende de vingt à cinquante piastres par chaque billet vendu ;

3° Les patrons des établissements dont le commerce, en tout ou partie, consiste dans la vente de billets de chemin de fer, sans l'autorisation des Compagnies intéressées. En pareil cas, il sera encouru une amende de deux cents à cinq cents piastres.

Si, en outre de la vente des billets, dans le cas des trois paragraphes précédents, on s'est livré à une altération du nom de la personne à laquelle le billet avait été originairement délivré, il sera appliqué une peine d'un an de prison et une amende de cinquante à cinq cents piastres.

Art. 166. — La Compagnie de chemin de fer qui viole les dispositions des articles 59 et 118 de la présente loi, payera, pour l'infraction commise en passant un des contrats interdits par les articles ci-dessus mentionnés, une amende de cinq cents à deux mille piastres, et pour chacun des transports qui auraient été effectués en exécution d'un contrat de ce genre, de cinquante à deux cents piastres.

Si le contrat avait été approuvé par le Secrétariat des Communications et Travaux publics, la Compagnie demeurera exempte de toute peine, mais la nullité du contrat n'en sera pas moins de droit, conformément à l'article 115.

Art. 167. — Sont déclarés commettre le délit de fraude contre la propriété :

1° Celui qui, sans le consentement de l'agent ou de l'employé du chemin de fer préposé aux chargements, ou à l'insu de cet employé déclare, au moment où est dressée la feuille de transport, une marchandise différente de celle qui est réellement contenue dans le colis, ou qui fait une déclaration ayant pour conséquence d'entraîner un port inférieur à celui qui devrait régulièrement être payé par application du tarif.

Si le fait se passe avec le consentement ou au vu et au su de l'agent ci-dessus indiqué, l'article 161 sera applicable avec toutes ses conséquences ; de plus cet agent encourra la peine prévue par le Code Pénal, si son intention a été de dérober à la Compagnie de chemin de fer une partie du prix de transport ;

2° Celui qui, par des machinations ou des artifices, n'ayant pas toutefois le caractère de faux, aura obtenu le paiement d'une indemnité pour perte et avaries à laquelle il n'aurait point droit.

Art. 168. — Pour que le fait ait la nature de délit, il faut qu'il ait été exécuté avec intention de vol. Les doutes ou erreurs dans l'application ou l'interprétation des tarifs, des lois de concession ou de la présente loi, ne tombent pas sous le coup des dispositions pénales de ce texte, et demeurent seulement soumis à responsabilité civile, dans les cas où, suivant les lois civiles ou pénales, il y a lieu à payement de dommages et intérêts.

Art. 169. — Dans tous les cas mentionnés aux articles 161 à 167, on appliquera les dispositions du Livre premier du Code Pénal dans les termes qu'indique son article 3, et également celles du Livre second du même Code sur la responsabilité civile.

Art. 170. — Les amendes qui seront encourues pour infractions à la présente loi, seront acquises au Trésor Fédéral, et on observera pour leur application et leur encaissement les règles établies par le Code Pénal.

Art. 171 — Toute personne ou Compagnie de chemin de fer a le droit de faire connaître au Secrétariat des Communications et Travaux publics

une violation quelconque de la présente loi. Ledit Secrétariat se livrera aux enquêtes voulues, et, au cas où il croirait qu'il y a lieu de poursuivre, il transmettrait l'affaire au Tribunal du District compétent, en lui remettant des copies certifiées des pièces qu'il jugera convenables, et il donnera au Ministère Public Fédéral les instructions qui lui sembleront utiles.

Art. 172. — Les personnes ou Compagnies qui estiment qu'un dommage leur est causé par l'acte ou les actes d'une entreprise de chemin de fer ou de toute autre personne exécutés en violation de la présente loi, en outre du droit qu'elles ont en vertu de l'article précédent, auront une action civile pour obtenir des dommages et intérêts en conséquence.

Elles auront également le droit de porter à la connaissance des tribunaux l'acte ou les actes qui constituent violation de la présente loi, et cela sans être obligées de se porter partie civile.

Art. 173.— Aucune personne ou Compagnie, lors même qu'elle ne serait pas partie au procès, ne pourra se refuser à montrer les documents qui seraient sa propriété ou seraient en son pouvoir, et qui se rapporteraient aux actes ou à l'acte qui aurait motivé l'instance, pas plus qu'à montrer de ses livres de comptes, pour qu'il en soit pris connaissance, la partie relative aux actes en question.

Art. 174. — Au cas où le Secrétariat des Communications et Travaux publics se trouverait procéder conformément à l'article 171, il s'adressera au Tribunal du District où se trouve le document ou le livre, en vue d'assurer l'exhibition de ces documents ou pour qu'il en soit pris copie. Si celui qui est en possession du document ou du livre se refuse à cette production, le Secrétariat des Communications et Travaux publics, sans autre formalité, remettra l'affaire au Tribunal du District compétent, pour que celui-ci poursuive l'instance convenable dans les limites de ses attributions.

Art. 175. — On ne pourra pas intenter ni simultanément ni même successivement le recours administratif déterminé par l'article 171, et le recours judiciaire que vise le second paragraphe de l'article 172 ; celui-ci une fois intenté, on sera censé renoncer implicitement au premier ; et au cas où ce serait le premier qui aurait été intenté, seul le Pouvoir Exécutif de l'Union, par l'intermédiaire du Secrétariat des Communications et Travaux publics, aura la faculté de décider si l'affaire sera ou non remise entre les mains des Tribunaux.

CHAPITRE XIII

JURIDICTION SUR LES CHEMINS DE FER

Art. 176. — Les chemins de fer dépendant de la Fédération, auxquels se réfère l'article premier de la présente loi, sont soumis exclusivement aux pouvoirs fédéraux, législatif, exécutif et judiciaire, suivant leur compétence respective, toutes les fois qu'il s'agit d'une des questions suivantes ;

1° Contribution ou impôt de quelque genre que ce soit sur les voies ferrées, leurs dépendances et annexes ;

2° Observation des obligations que la concession ou les lois fédérales imposent à l'entreprise ;

3° Déclaration de caducité de la concession ou de quelqu'un des droits qu'elle concède ;

4° Expropriation pour cause d'utilité publique ;

5° Tarifs ;

6° Règlements généraux du service ;

7° Construction et réparation des ouvrages, délits contre la sécurité ou l'intégralité desdits ouvrages, ou contre l'exploitation des voies ferrées ;

8° Sécurité de ces mêmes ouvrages à laquelle les Compagnies sont obligées de pourvoir.

Fautes ou délits de ces Compagnies ou de leurs employés pour retards, négligence ou faute dans le service, accidents ou incidents fâcheux dans l'exploitation ;

9° Collisions ou déraillements de trains ;

10° Violation des lois et règlements fiscaux ;

11° Violation de correspondance ;

12° Hypothèques et charges réelles sur les chemins de fer, enregistrement et inscription de ces hypothèques, qui devra se faire dans la ville de Mexico ;

13° Vente du chemin de fer et, en général, toutes les questions qui affectent la propriété de la voie ou s'y rapportent ;

14° Tous débats judiciaires de procédure, du moment que le chemin de fer fait l'objet d'une intervention, d'une saisie ou d'un séquestre ;

15° Tous débats et questions qui portent sur un affermage du chemin de fer et qui en affectent toute l'exploitation ;

16° Enfin, dans les cas mentionnés aux articles 161 à 170 de la présente loi.

Art. 177.— C'est le juge compétent suivant les stipulations convenues qui connaîtra, conformément aux lois, de tous les droits et obligations appartenant aux Compagnies vis-à-vis des personnes avec lesquelles elles contractent, pour les diverses matières qui ont été énumérées à l'article précédent.

Art. 178. — Les questions qui seront soulevées sur l'interprétation et l'observation des concessions ou de quelqu'une des stipulations qu'elles contiennent, seront tranchées par les tribunaux compétents de la République, et, pour tout ce qui n'est pas déterminé par des lois spéciales, conformément au Code Civil du District Fédéral, par lequel sont régis les contrats conformément à ce que contiennent les articles 698 et 699.

CHAPITRE XIV

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 179. — Les entreprises de chemins de fer ont les obligations et responsabilités suivantes :

1° Observer, en ce qui les concerne, les lois et règlements qui ont pour but d'éviter la contrebande ;

2° Veiller, en ce qui concerne leurs voies ferrées, à ce que les lois fiscales soient bien et dûment observées ;

3° Veiller à ce que les plombs, notamment pour ce qui est des marchandises qui n'ont pas payé les droits, se conservent en bon état. En cas de rupture de ces plombs, la compagnie ne sera déchargée de sa responsabilité que si elle prouve de façon suffisante que la rupture est bien due à un cas fortuit ou de force majeure ;

4° Donner libre circulation aux inspecteurs du fisc qui voyagent pour l'accomplissement de leur service officiel ;

5° Renvoyer immédiatement de son service, sans pouvoir le reprendre ultérieurement, quiconque des agents sous ses ordres a violé les lois fiscales ou tenté de le faire, ou commis quelque autre délit ; la compagnie devant prêter son concours à l'autorité pour l'appréhension du coupable.

Art. 180. — Le Secrétariat des Finances fixera les formalités qui devront être observées aux stations terminus des chemins de fer, dans le chargement et le déchargement des objets et marchandises en transit par le territoire de la République, et dans leur transport à travers ce territoire, à seule fin d'empêcher toute fraude ou abus. Mais ces formalités et précautions seront telles qu'elles ne puissent retarder ou gêner l'expédition rapide ou ponctuelle ni le transit des trains et marchandises, des bagages et voyageurs, sous bénéfice du droit que le Pouvoir Exécutif se réserve de faire passer une visite en un point quelconque du chemin de fer.

Art. 181. — Tous ceux qui endommageraient le chemin de fer ou interrompraient le service d'une façon quelconque pourront être appréhendés par les agents de la compagnie et remis au juge compétent, pour être punis suivant la gravité de leur délit.

Art. 182. — Chaque année, au mois de mars, les compagnies de chemins de fer présenteront au Secrétariat des Communications et Travaux publics, en le certifiant véridique et exact, et avec un visa des Commissaires-Inspecteurs attestant qu'ils l'ont approuvé, un compte rendu comprenant les points suivants pour l'année écoulée :

1° Les noms et la résidence des fonctionnaires et employés supérieurs de la compagnie ;

2° Le montant du capital social ;

3° Le montant des actions émises, avec indication détaillée de la nature de ces actions, si elles sont ordinaires, de première ou de seconde préférence, ainsi que le montant de chaque espèce ;

4° Les sommes qui ont été payées pour compte des actions, en indiquant si elles représentent de l'argent versé, auquel cas on indiquera la somme et son attribution, la nature de cette attribution et du travail exécuté ;

5° Les dividendes payés dans l'année et le nombre des actionnaires ;

6° La dette consolidée et la dette flottante, en spécifiant les diverses émissions, les intérêts payés sur chaque émission et sur la dette flottante, le montant de l'amortissement fait sur chacune d'elles dans l'année précédente terminée au 31 décembre ;

7° La description et le coût originel du chemin de fer construit, et la valeur actuelle des propriétés de la compagnie, de ses privilèges et de son matériel, une valeur étant fixée séparément pour chacune des parties de cet ensemble ;

8° La description et le coût probable de la partie du chemin de fer restant à construire ;

9° Le nombre de kilomètres de chemin construits et mis en exploitation ;

10° Le montant des sommes promises et des sommes reçues à titre de subventions, avec l'indication de ce qui a été reçu de la Fédération et de ce qui a été reçu des Etats, et des espèces qui formaient ces divers versements ;

11° Le nombre des employés de la compagnie en les distinguant par classes et suivant les salaires payés à chaque classe ;

12° Les sommes dépensées en améliorations et réparations durant l'an-

née précédente, et des détails circonstanciés sur la nature de ces améliorations et réparations;

13° Les sommes encaissées du fait des voyageurs, et le nombre de ces voyageurs dans chaque classe;

14° Les sommes perçues du fait des transports de marchandises, avec spécification des différentes classes de marchandises transportées;

15° Les dépenses d'exploitation et autres dépenses;

16° Les perceptions provenant des lignes correspondantes, avec spécification du produit de chacune de ces lignes;

17° La balance des profits et pertes;

18° Un résumé détaillé des opérations financières de la compagnie, y compris la balance annuelle;

19° Les tableaux statistiques que demande le Secrétariat des Communications et Travaux publics.

Art. 183. — Les compagnies de chemins de fer, lors mêmes qu'elles passent des traités de construction et que ceux-ci sont approuvés par le Pouvoir Exécutif, n'en demeurent pas moins obligées de payer tous les employés, travailleurs et ouvriers qui ont collaboré à la construction, et cela en demeurant obligées solidairement avec les constructeurs.

Art. 184. — Les télégraphes et téléphones sont soumis à l'article 1 et à tous ceux qui leur sont relatifs, ainsi qu'aux articles 176 à 178 de la présente loi. Si les fils d'une ligne construite à l'intérieur d'un Etat se relient au réseau Fédéral, cette ligne sera soumise aux lois et règlements fédéraux sur la police des télégraphes et téléphones.

Art. 185. — Le Pouvoir Exécutif, dans les règlements qu'il prendra, fixera les pénalités que l'administration pourra imposer aux compagnies de chemins de fer, télégraphes et téléphones, pour les fautes qu'elles commettraient.

Art. 186. — Les dispositions de la présente loi ne constituent point des droits acquis par les entreprises de chemins de fer; en conséquence, on pourra en tout temps y apporter des dérogations et modifications.

Art. 187. — Sont abrogées la loi du 25 décembre 1877 et celle du 16 décembre 1881, l'article 5 subsistant seul, article qui donne la faculté au Pouvoir Exécutif d'acquérir les télégraphes ou téléphones de propriété particulière qui ne seraient pas d'un usage purement local.

DISPOSITION TRANSITOIRE

La présente loi entrera en vigueur dès sa promulgation, sauf cependant pour ce qui est des dispositions relatives aux tarifs, qui n'entreront en vigueur qu'à dater du 1er janvier 1900 au sujet des chemins de fer dont les concessions sont antérieures à la présente loi. D'ailleurs, les compagnies de chemins de fer ont le droit de se mettre sous les dispositions de cette loi, même avant le 1er janvier 1900, en en donnant connaissance au Secrétariat des Communications et Travaux publics.

En conséquence, nous ordonnons que la présente loi soit imprimée et publiée et qu'on en observe dûment les dispositions.

Au Palais du Pouvoir Exécutif de l'Union, à Mexico, le 29 Avril 1899.

PORFIRIO DIAZ.

(N° 157)

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE

Accidents survenus dans l'exploitation des chemins de fer pendant les années 1899 et 1898 (*)

A. — ACCIDENTS DE TRAINS PROPREMENT DITS OU RÉSULTANT DU MOUVEMENT DES TRAINS OU DES VÉHICULES DE CHEMINS DE FER (1)

PERSONNES ATTEINTES	CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT	ANNÉE 1899 tués	ANNÉE 1899 blessés	ANNÉE 1898 tués	ANNÉE 1898 blessés
Voyageurs	Accidents de trains	14	693	25	632
	Accidents résultant du mouvement des trains ou des véhicules de chemins de fer	141	1.457	128	1.238
	Total	155	2.150	153	1.870
Agents des Compagnies ou employés des entrepreneurs (2)	Accidents de trains	19	196	16	110
	Accidents résultant du mouvement des trains ou des véhicules de chemins de fer	512	4.437	488	4.039
	Total	531	4.633	504	4.149
Autres personnes	Accidents de trains	1	2	2	3
	Traversées aux passages à niveau	60	22	64	27
	Circulation en contravention sur la ligne	313	139	276	147
	Suicides ou tentatives de suicides	131	13	126	17
	Occupations normales dans les gares ou sur les voies de garage	29	127	43	109
	Circonstances diverses	20	19	11	21
	Total	554	322	522	324
	TOTAL GÉNÉRAL	1.240	7.105	1.179	6.343

(1) Ce tableau donne ce qu'on peut réellement appeler les victimes du fait de l'exploitation, mais en comptant les personnes victimes de leur propre faute.

(2) Parmi les employés des entrepreneurs, 24 tués et 51 blessés en 1899, 14 tués et 32 blessés en 1898.

(*) D'après les publications « General Report to the Board of Trade upon the accidents that have occured on the railways of the United Kingdom during the year 1899 » (Eyre and Spottiswoode, éditeurs ; Londres 1900, in-4°, 43 p.) et « Railways accidents, — Returns of accidents and casualties as reported to the Board of Trade in the United Kingdom during the year ending 31 st, december 1899 » (Eyre and Spottiswoode, éditeurs ; Londres 1900, in-4°, 297 p.).

Pour les voyageurs et personnes n'appartenant pas au personnel des Compagnies, les statistiques anglaises comptent tous les accidents survenus dans l'exploitation ou simplement dans l'enceinte des chemins de fer, quelque légères que soient les blessures. Pour les agents des Compagnies, au contraire, on ne tient compte que des accidents qui empêchent le blessé, pendant cinq heures de l'un quelconque des trois jours qui suivent sa blessure, de se livrer à son travail ordinaire.

B. — Accidents autres que les accidents de trains ou que ceux résultant du mouvement des trains ou des véhicules (1)

PERSONNES ATTEINTES	CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT	ANNÉE 1899		ANNÉE 1898	
		tués	blessés	tués	blessés
Voyageurs	Chutes dans les escaliers	10	260	5	239
	Chocs de chariots, chutes sur des bagages	»	108	»	73
	Chutes des quais sur la voie	»	104	1	62
	Diverses causes	»	145	3	115
	Total	10	617	9	489
Agents des Compagnies ou employés des entrepreneurs (2)	Chargement ou déchargement des wagons, manutention des bagages, etc.	13	3.988	9	3 473
	Surveillance des locomotives à l'arrêt	3	1.310	»	998
	Chutes diverses des machines ou wagons au repos, des quais, etc.	20	2.357	14	1.876
	Diverses causes	17	3.294	15	2.483
	Total	53	10.949	38	8.830
Autres personnes	Occupations dans les gares ou sur les voies de garage	20	341	15	297
	Diverses circonstances	17	143	18	132
	Total	37	484	33	429
	TOTAL GÉNÉRAL	100	12.050	80	9.748

(1) Et survenus dans l'enceinte des chemins de fer ; les ateliers, écuries, magasins, hôtels, etc., n'étant pas compris dans cette désignation.
(2) Parmi les employés des entrepreneurs, 5 tués et 140 blessés en 1899, 6 tués et 121 blessés en 1898.

C. — Relevé général de toutes les victimes des accidents survenus sur les chemins de fer

PERSONNES ATTEINTES	ANNÉE 1899		ANNÉE 1898	
	tués	blessés	tués	blessés
Voyageurs (1)	165	2.767	162	2.359
Agents des Compagnies (2)	555	15.391	522	12.836
Employés des entrepreneurs	29	191	20	153
Autres personnes	591	806	555	153
ENSEMBLE	1.340	19.155	1.259	16.094

(1) Nombre de voyageurs transportés (non compris les abonnés) : 1.106.691.991 en 1899 et 1.062.911.116 en 1898.
(2) Nombre d'agents en service : 534.141 en 1898 et en 1899 (chiffre approximatif pour 1899).

D. — Répartition des accidents ayant atteint les agents des Compagnies (1)

DE LA FONCTION	Année 1899		Année 1898		Année 1899		Année 1898	
	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
Chefs de gare				14	•	1/715	1/2.623	1/562
Serre-freins et conducteurs de trains de marchandises				711	1/301	1/18	1/342	1/21
Employés de la voie				204	1/511	1/354	1/519	1/311
Gardes-barrières				3	1/1.117	1/706	1/1.765	1/1.177
Mécaniciens				405	1/1.170	1/57	1/767	1/55
Facteurs				532	1/737	1/76	1/1.017	1/96
Aiguilleurs-gareurs				616	1/319	1/14	1/197	1/15
Chauffeurs				556	1/839	1/37	1/949	1/39
Inspecteurs				29	1/1.135	1/269	1/1.076	1/54
Conducteurs de trains de voyageurs				126	1/684	1/61	1/1.076	1/297
Aiguilleurs et signalistes				64	1/1.900	1/369	1/2.046	1/436
Manœuvres				474	1/1.556	1/286	1/1.763	1/304
Receveurs de billets				8	1/1.534	1/279	1/1.534	1/384
Ouvriers mécaniciens				42	1/5.944	1/1.680	1/5.515	1/1.840
Divers				636	1/1.516	1/217	1/1.669	1/260
Ensemble	507	4.382	490	4.117	1/1.054	1/117	1/1.090	1/130

(1) Il s'agit seulement des

(N° 158)

PERSONNEL

I. — INGÉNIEURS

1° DÉCORATION.

Décret du 1er août 1901. — M. **Boulle** (Léon) Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur (sur la proposition du Ministre des Affaires Etrangères).

2° NOMINATIONS.

Décret du 20 août 1901. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er août 1901, les conducteurs de 2e classe dont les noms suivent:

MM. **Pariset** (Eugène).
Samson (Jean).

3° PROMOTION

Décret du 18 Juillet 1901. — M. **Choisy** (Auguste), Ingénieur en chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 31 juillet 1901.

4° RETRAITE :

	Date d'exécution
M. **Choisy** (Auguste), Inspecteur général de 2e classe	1er août 1901

5° DÉCÈS

	Date du décès
M. **Prompt** (Alexandre), Inspecteur général de 2e classe en retraite. . . . . , ...	29 avril 1901
M. **Polony** (Ernest), Ingénieur en chef de 1re classe,	30 avril 1901
M. **Journès** (Henri), sous-Ingénieur	20 juillet 1901

6° DÉCISIONS DIVERSES

Arrêté du 4 juillet 1901. — M. **Mussat,** Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Etat, est chargé du service du contrôle de l'exploitation

technique des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. **Colin**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Mussat** est, en outre, nommé adjoint à la Direction des chemins de fer, en remplacement de M. **Luneau** qui reste exclusivement chargé des services de la navigation de la Seine (1[re] Section, 2[e] Division) et de l'Yonne.

Arrêté du 10 juillet 1901. — M. **Luneau**, Ingénieur en chef de 1[re] classe, est nommé membre du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer, en remplacement de M. **Colin**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 20 juillet. — M. **Houpeurt**, Ingénieur ordinaire de 3[e] classe, attaché à la résidence de Montreuil, au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, est chargé, à la résidence de Vendôme, de l'arrondissement du nord du service ordinaire du département de Loir-et-Cher, en remplacement de M. **Delacourcelle**, mis en service détaché.

Arrêté du 1[er] août. — Le service d'études et travaux du chemin de fer de Biarritz (gare de la Négresse) à Biarritz-Ville, confié à M. **Cadart**, Ingénieur en chef à Pau, est rattaché aux attributions de M. **Delure**, Ingénieur ordinaire faisant fonctions d'Ingénieur en chef à Bayonne.

M. **Labordère**, Ingénieur ordinaire à Bayonne, est attaché à ce service sous les ordres de M. **Delure**.

M. **Delure** continuera de remplir sous la direction de M. l'Ingénieur en chef **Cadart**, les fonctions d'Ingénieur ordinaire du service de la ligne de Bedous à la frontière d'Espagne. Toutefois la comptabilité des dépenses de cette ligne sera tenue à l'avenir par l'Ingénieur ordinaire chargé du service de l'arrondissement d'Oloron.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS

Décret du 11 juillet 1901. — Sont nommés Chevaliers de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

MM. **Thiébault** (Adrien), conducteur principal.
Renauld (Jean) conducteur de 2[e] classe.

2° NOMINATION

9 août 1901. — M. **Filoche** (Henri), commis admissible au concours de 1900, n° 65, est nommé Conducteur de 4e classe et mis à la disposition du Ministre des Colonies pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

3° AVANCEMENTS

29 juillet 1901. — M. **Bertrand** (Augustin), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, est nommé Conducteur principal de 2e classe.

idem. — M. **Dijos** (Raymond), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Indre, est élevé à la 2e classe.

29 juillet. — M. **Grassi** (Jacques), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse, est élevé à la 3e classe.

9 août. — M. **Gillet** (Octave), conducteur principal, attaché, dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Carsac à Gourdon, est nommé Conducteur principal de 2e classe.

4° SERVICES DÉTACHÉS

26 juillet 1901. — M. **Tartary** (Régis), Conducteur de 1re classe, en congé sans traitement, pour affaires personnelles, est remis en activité et autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Paris.

Il est placé dans la situation de service détaché.

9 août. — M. **Thomas** (François), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

9 août. — M. **Ducq** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

idem — M. **Daumet** (Albert), Conducteur de 3e classe, attaché au

service ordinaire du département de l'Ardèche, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

idem. — M. **Ségas** (Emmanuel), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il placé dans la situation de service détaché.

idem. — M. **Pottier** (André), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

9 août. — M. **Nabonne** (Alfred), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

idem. — M. **Letty** (Guillaume), Conducteur de 4e classe, attaché au service du département du Finistère, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

idem. — M. **Cavagnac** (Frédéric), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

9 août. — M. **Peysson** (Marcel), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Drôme, au service de la navigation du Rhône, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

idem. — M. **Brondes** (Jean), Conducteur de 5e classe, attaché au

service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de l'Indo-Chine,

Il est placé dans la situation de service détaché.

5° DISPONIBILITÉ.

17 août 1901. — M. **Fraisse** (Georges), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

6° DÉMISSION

31 juillet.— Est acceptée la démission de M. **Blot** (René), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

7° DÉCÈS

	Date du décès
M. **Lalonguière** (Paul), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics du Cambodge. .	4 juin 1901
M. **Pleurdeau** (Eugène), Conducteur de 2e classe, détaché au service des Travaux publics de Cochinchine.	3 juillet 1901
M. **Thomas** (Léon), Conducteur de 2e classe, Oran service ordinaire	4 juillet 1901
M. **Perrotin** (Paul), Conducteur de 4e classe. Seine-et-Marne, service ordinaire.	17 juillet 1901
M. **Charton** (Alexandre), Conducteur principal, Meuse, service des études et travaux du chemin de fer de Lérouville à Vitry-le-François	21 juillet 1901
M. **Riou** (Henri), Conducteur de 1re classe, Finistère service maritime	25 juillet 1901
M. **Grandidier** (Louis), Conducteur de 1re classe, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.	8 août 1901

8° DÉCISIONS DIVERSES.

22 juillet 1901. — M. **Jacques** (Fortuné), Conducteur de 2e classe en congé sans traitement, pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire des Basses-Alpes.

27 juillet. — M. **Lapérine** (Auguste), Conducteur de 1re classe, attaché dans le département de Seine-et-Oise, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, passe au service de la 2e section de la navigation de la Seine, même département.

idem. — M. **Pelletier** (Paul), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Marne, au service de la 2ᵉ section de la navigation de la Marne, passe dans le département de Seine-et-Oise, au service de la 3ᵉ section de la navigation de la Seine.

29 juillet. — M. **Jalaguier** (Charles), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain, passe au service du département de l'Ardèche.

idem. — M. **Bougier** (Edmond) Conducteur de 2ᵉ classe, en congé sans traitement, pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Haute-Saône.

31 juillet. — M. **Richier** (Louis), Conducteur de 4ᵉ classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, passe au service ordinaire du département de la Meuse.

idem. — M. **Grégoire** (Julien), Conducteur de 1ʳᵉ classe, attaché, dans le département de la Vendée, au service ordinaire et au service maritime, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

7 août. — M. **Levavasseur** (Frédéric), Conducteur principal, détaché au service des Travaux publics de la Guyane Française, passe au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

8 août. — M. **Mignotte** (Amable), Conducteur de 2ᵉ classe, attaché, dans le département de la Seine, au service du contrôle des études et travaux des lignes nouvelles des chemins de fer du Midi, passe au service du contrôle des études et travaux des chemins de fer de P. L. M., même département.

idem. — M. **Rentchler** (Eugène), Conducteur de 2ᵉ classe, détaché dans les bureaux de l'administration centrale, est attaché dans le département de la Seine, au service du contrôle des études et travaux des lignes nouvelles des chemins de fer du Midi.

9 août. — M. **Dardant** (Joseph), Conducteur de 1ʳᵉ classe, attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service de liquidation des travaux du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, passe au service ordinaire du même département.

idem. — M. **Houette** (Emile), Conducteur de 1ʳᵉ classe, détaché au service des Travaux publics de la régence de Tunis, est attaché dans le

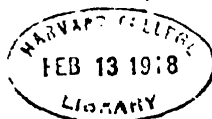
la Haute-Vienne, au
int-Eloi à Panniat.

M. **Reymond** (Ba
ement pour affaires
ce ordinaire du dépa

—

L'Éd.

ie. — Imprimerie E. BE
Bureaux à Paris : 29, q



71e ANNÉE 8e SÉRIE 9e CAHIER

La 1re partie de ce recueil — **Partie technique** — paraît tous les trois mois : en avril, juillet, octobre et janvier.

La 2e partie — **Partie administrative** — paraît tous les mois.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES

ET

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS

1901

— SEPTEMBRE —

PARIS

E. BERNARD ET Cie, IMPRIMEURS-EDITEURS

29, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 29

DES MATIÈRES PAR ORDRE D'INSERTION

DÉCRETS

(N° 159)

[29 avril 1901]

Décret approuvant l'avenant à la convention annexée au décret du 17 août 1895, entre le département d'Ille-et-Vilaine et la compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète.

Art. 1er. — Est approuvé l'avenant à la convention annexée au décret du 17 août 1895, passé le 2 avril 1901 entre le préfet d'Ille-et-Vilaine, agissant au nom du département, d'une part, et la compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine, d'autre part.

Ledit avenant restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

AVENANT

A la convention annexée au décret du 17 août 1895, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans le département d'Ille-et-Vilaine.

L'an 1901, le 2 avril,

Entre les soussignés :

M. Delpech (Albert), préfet du département d'Ille-et-Vilaine, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, agissant au nom dudit département, en vertu :

De la loi du 10 août 1871 ;
De la loi du 11 juin 1880 ;
Des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882 ;

De la délibération du conseil général, en date du 24 août 1900,

D'une part;

Et M. Carel (Jules), président du conseil d'administration de la compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu de la délégation spéciale dudit conseil d'administration, en date du 29 mars 1901,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Dans le cadre et à la fin du tableau qui fait partie de l'article 5 de la convention annexée au décret susvisé du 17 août 1895, qui a déclaré d'utilité publique le premier réseau de tramways du département d'Ille-et-Vilaine, sera inséré le *nota* ci-après :

Nota. — Aussi longtemps que la ligne désignée ci-dessus « de Rennes à Châteaugiron » n'aura pas été exploitée à pleine année sur toute sa longueur, le tronçon de cette ligne compris entre l'axe du bâtiment des voyageurs de la gare centrale et le zéro de la ligne désignée ci-dessus « de Rennes à Fougères » sera considéré comme ligne entière au point de vue du règlement annuel de la subvention de l'Etat prévue par l'article 36 de la loi du 11 juin 1880.

Fait double à Rennes, le 2 avril 1901.

(N° 160)

[29 avril 1901]

Décret portant substitution à la compagnie Thomson-Houston de la société anonyme dite « Société des tramways algériens », comme rétrocessionnaire du tramway de l'hôpital du Dey à la colonne Voirol.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et la proposition du gouverneur général de l'Algérie,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à la compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston de la société anonyme dite « Société des tramways algériens » comme rétrocessionnaire du tramway de l'hôpital du Dey (commune d'Alger) à la colonne Voirol (commune de Mustapha), dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 13 janvier 1897.

Art. 2. — Il est interdit à la « Société des tramways algériens », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, ainsi que des lignes annexes d'omnibus des tournants Rovigo, de l'Ermitage, du Pâté et du village d'Isly, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 161)

[3 mai 1901]

Décret approuvant une modification au tracé de la ligne du tramway de Rennes à Miniac-Morvan et un avenant à la convention annexée au décret du 21 avril 1899, déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans le département d'Ille-et-Vilaine.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés :

1° La modification, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, en date des 17 mars et 19 avril 1900, du tracé du tramway de Rennes à Miniac-Morvan :

a) Entre la gare centrale, à Rennes, et le point 2km,880 ;

b) Entre les points 29km,330 et 32km,570 ;

c) Entre le point 50km,300 et le terminus de la ligne ;

2° L'avenant à la convention du 12 avril 1899, annexée au décret susvisé du 21 avril 1899, passé le 2 avril 1901 entre le préfet d'Ille-et-Vilaine, agissant au nom du département, et la compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine.

Ledit avenant et les plans d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Le maximum déterminé par l'article 4 du décret du 21 avril 1899, pour la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, reste fixé à

115,000 francs pour l'ensemble du réseau déclaré d'utilité publique par ledit décret.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

AVENANT

à la convention annexée au décret du 21 avril 1899 qui a déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans le département d'Ille-et-Vilaine.

L'an 1901, le 2 avril,

Entre les soussignés :

M. Delpech (Albert), préfet du département d'Ille-et-Vilaine, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, agissant au nom dudit département, en vertu :

De la loi du 10 août 1871 ;

De la loi du 11 juin 1880 ;

Des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882 ;

De la délibération du conseil général, en date du 24 avril 1900,

D'une part ;

Et M. Carel (Jules), président du conseil d'administration de la compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine, chevalier de la Légion d'honneur agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu de la délégation spéciale dudit conseil d'administration en date du 29 mars 1901 ;

D'autre part,

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet d'Ille-et-Vilaine expose que dans l'étude du projet d'exécution de la ligne de Rennes à Miniac-Morvan, concédée à la compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine, suivant convention du 12 avril 1899, et déclaré d'utilité publique par décret de 21 avril 1899, ladite compagnie, d'accord avec le conseil général du département, a proposé trois variantes, savoir :

La première variante est située à l'origine de la ligne ;

La deuxième variante est située à la hauteur de Tinténiac ;

La troisième variante est voisine du terminus de la ligne.

Ces trois variantes se comportent dans le détail conformément aux avant-projets ci-annexés, régulièrement enquêtés.

Art. 2. — La compagnie rétrocessionnaire construira et exploitera le tracé modifié conformément aux variantes, en se conformant aux clauses et conditions de la convention, du cahier des charges et du bordereau des prix tels qu'ils ressortent des documents annexés au décret du 21 avril 1899, sauf les modifications qui font l'objet du présent avenant.

A. — *Modifications apportées à la convention.*

Dans le tableau compris dans sa partie (*a*), le chiffre 2,246,296 francs

exprimant la dépense maxima totale de la ligne de Rennes à Miniac-Morvan est remplacé par celui de 2,257,854 francs.

B. — *Modifications au cahier des charges.*

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Dans sa partie (*a*) et sous le titre « Ligne de Rennes à Miniac-Morvan », on ajoutera le chemin n° 81 à l'énumération des chemins de grande communication occupés, laquelle ne mentionne que les nos 21, 29 et 82.

Dans sa partie (*c*), les mots : « Cimetière du Nord » sont remplacés par ceux : « Les Trois-Croix ».

Fait en double à Rennes, le 2 avril 1901.

(N° 162)

[20 mai 1901]

Décret autorisant le département de la Drôme à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway de Châtillon à Pont-de-Quart.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Le département de la Drôme est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway de Châtillon à Pont-de-Quart, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à l'avenant du 13 mars 1901.

Art. 2. — Est modifié, conformément au plan d'ensemble ci-dessus visé, le tracé de la ligne de tramway de Châtillon à Pont-de-Quart.

Le plan du nouveau tracé restera annexé au présent décret.

Est prorogé, jusqu'au 31 décembre 1902, le délai pour les expropriations de la ligne de Châtillon à Pont-de-Quart.

Art. 3. — Sont approuvés :

L'avenant passé, le 13 mars 1901, entre le préfet de la Drôme, au nom du département, et la compagnie des chemins de fer de la Drôme, pour la rétrocession du tramway de Châtillon à Pont-de-Quart ;

Le cahier des charges annexé audit avenant et qui remplacera, pour la ligne de Châtillon à Pont-de-Quart, celui qui la régit actuellement.

Lesdits avenant et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — La longueur à laquelle s'appliquera le maximum du capital de premier établissement, fixée par l'article 4 du décret du 18 avril 1893 pour l'application des articles 36 et 39 de la loi du 11 juin 1880, est portée de 74 kilomètres à 74^{km},436 sans pouvoir excéder ce chiffre.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

AVENANT

A LA CONVENTION DU 10 AVRIL 1893

L'an 1901, le 13 mars,

Entre les soussignés :

M. Emmanuel Lombard, chevalier de la Légion d'honneur, préfet de la Drôme, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu des délibérations du conseil général de la Drôme, en date des 20 avril 1898 et 27 avril 1900, et de la délibération de la commission départementale, en date du 28 janvier 1901,

D'une part ;

Et la compagnie des chemins de fer de la Drôme, dont le siège social est situé 41, rue du Jeu-de-Paume, à Valence, représentée par M. Veyrin, administrateur de la compagnie des chemins de fer de la Drôme, agissant en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 11 mars 1901,

D'autre part ;

A été faite et acceptée la convention ci-après :

Art. 1er. — Le paragraphe de l'article 1er de la convention du 10 avril 1893, annexée au décret du 18 avril 1893, portant déclaration d'utilité publique pour un second réseau de tramways dans le département de la Drôme, qui est ainsi conçu :

« Ligne de Châtillon à Pont-de-Quart-route départementale n° 8 » est remplacé par le texte suivant :

« Ligne de Châtillon à Pont-de-Quart-route départementale n° 8 et route nationale n° 93. »

Art. 2. — Comme conséquence de l'emprunt à faire de la route nationale n° 93, le régime de la rétrocession est substitué à celui de la concession pour la ligne de Châtillon à Pont-de-Quart.

Cette substitution n'aura d'effet qu'en vertu du décret déclaratif d'utilité publique restant à intervenir pour la concession de ladite ligne par l'Etat au département de la Drôme.

Celui-ci rétrocède dès à présent à la compagnie des chemins de fer de la Drôme la construction et l'exploitation jusqu'au 17 août 1966 de la ligne de Châtillon à Pont-de-Quart.

Cette rétrocession est faite suivant les clauses applicables de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 13 février 1900 et de la convention précitée du 10 avril 1893, avec les modifications qui lui sont apportées par la présente convention.

La compagnie des chemins de fer de la Drôme sera également tenue de se conformer aux conditions du cahier des charges de la concession ci-annexé, lequel est conforme au cahier des charges type, joint au décret du 6 août 1881, avec les modifications résultant du décret du 13 février 1900, sauf les modifications apportées aux articles 11, 23, et 37, les compléments ajoutés aux articles 5, 10, 11, 14, 15, 23, 25, 35 et 36 et l'addition des articles supplémentaires 5 *bis*, 7 *bis*, 11 *bis*, 42, 43, 44, 45, 46, 47 et 48.

Art. 3. — Pour tenir compte de l'augmentation par rapport aux prévisions primitives du développement du tracé de la ligne de Châtillon à Pont-de-Quart, augmentation résultant du rapprochement de la station de Châtillon du centre de l'agglomération à desservir, le deuxième paragraphe de l'article 3 de la convention du 10 avril 1893, qui est ainsi conçu :

« La longueur totale à laquelle s'appliquera cette garantie ne pourra excéder pour l'ensemble des trois lignes définies à l'article 1er le chiffre de 74 kilomètres »,

est remplacé par le texte suivant :

« La longueur totale à laquelle s'appliquera cette garantie ne pourra excéder, pour l'ensemble des trois lignes définies à l'article 1er, le chiffre de 74km,436. »

Fait double, à Valence, le 13 mars 1901.

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1er

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives.

Art. 2. — La ligne de Châtillon à Pont-de-Quart empruntera les voies publiques ci-après désignées ; route départementale n° 8 et route nationale n° 93.

Art. 3 et 4. — Comme au type (*).

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourrra être inférieur à 40 mètres ; toutefois ce minimum pourra être abaissé à 30 mètres aux abords des gares et stations et dans la traversée des villes et des villages.

Le maximum des déclivités est fixé à 40 millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui paraîtraient

(*) Voir le type *Ann.* 1882 p. 292 ou *Journal officiel* du 29 mai 1901.

utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 5 *bis*. — La voie ferrée sera établie, sauf dans la traversée des villes et des villages, sur un accotement qui sera interdit aux voitures ordinaires. Toutefois le concessionnaire pourra, avec le consentement formel et préalable de l'administration, établir la voie dans la chaussée avec rails noyés dans les parties où il y aurait impossibilité ou inconvénient sérieux à l'établir sur accotement.

Art. 6 et 7. — Comme au type.

Art. 7 *bis*. — Dans les parties où la voie ferrée sera établie en dehors des routes et chemins, la largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 60 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant, sauf sur les ouvrages d'art où les prescriptions du cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local seront appliquées.

Le concessionnaire établira le long de la voie ferrée les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires par le service du contrôle pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire et l'avis des ingénieurs des ponts et chaussées chargés du contrôle.

Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, en se conformant aux dispositions approuvées par l'autorité compétente, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux, et de prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Il rétablira de même les communications publiques ou particulières que l'exécution de ses travaux l'obligera à modifier.

Le concessionnaire n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 8 à 10. — Comme au type.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront du type Vignole, en acier, et du poids de 21 kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur des traverses en chêne ayant au moins $1^{m},80$ de longueur, 12 centimètres d'épaisseur et 20 centimètres de largeur. Les traverses seront distantes de 90 centimètres au maximum. Les rails seront fixés aux traverses par des tire-fonds et reliés entre eux par des éclisses en acier à quatre boulons. Le contre-rail ne pourra être exigé que dans les parties en pavage.

Art. 11. — Les trains ne s'arrêteront qu'aux gares, stations ou haltes et arrêts déterminés d'avance. L'installation des points d'arrêts sera aussi simple que possible et conformément aux types adoptés par le préfet après avis des ingénieurs des ponts et chaussées chargés du contrôle. Pour chacune d'elles un projet de détail des bâtiments et des voies devra être présenté par le concessionnaire et approuvé par le préfet.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes ou arrêts seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs et des gares, pour la réception et la livraison des marchandises : à Châtillon, Boidans, Menglon, Saint-Roman, Aix, Pont-de-Quart.

Art. 11 *bis*. — Des moyens de transbordement commodes seront fournis entre la ligne de tramway et les voies de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à la gare de Pont-de-Quart.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens est fixé à deux.

Dans aucun cas, le rétrocessionnaire ne sera tenu de faire un service entre dix heures du soir et cinq heures du matin.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide.

Les trains se composeront de dix voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres.

La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure s'il est fait usage de freins ordinaires et de 25 kilomètres s'il est fait usage de freins continus.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 23. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE *Grande vitesse.*			
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces, au moins pendant l'hiver (1re classe) . . .	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à glaces, au moins pendant l'hiver, et à banquettes rembourrées (2e classe) (*).	0,050	0,025	0,075
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs . . . . . Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.	0,01	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. . .	0,07	0,03	0,10
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE *Marchandises transportées à grande vitesse.*			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières.— Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,06	0,04	0,10

(*) Toutefois le concessionnaire fera, en cours d'exploitation, des tarifs spéciaux abaissés sur certains parcours déterminés ou bien établira des billets d'aller et retour, avec une réduction de 25 0/0 sur le tarif général.

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
4° classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,05	0,03	0,08
Tarif spécial par wagon complet de 5 tonnes au minimum et pour un parcours minimum de 10 kilomètres.			
Marchandises — Des 1re et 2e classes (abstraction faite des blés, grains, maïs)	0,046	0,024	0,07
Marchandises — De la 3e classe (addition faite des blés, grains, maïs), mais abstraction faite des argiles et des sables réfractaires.	0,04	0,02	0,06
Marchandises — De la 4e classe (addition faite des argiles et sables réfractaires)	0,033	0,017	0,05
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3 »
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes.	1,35	0,90	2,35
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences. etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatres roues, à vide .	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. .	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.	0,60	0,40	1 »

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Dans aucun cas il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art. 24. — Comme au type.

Art. 25. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 26 et 27 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la 1re classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire ; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'administration, qui prononcera définitivement.

Lorsqu'un même colis contiendra des marchandises correspondant à plusieurs séries du tarif, le prix dû sera celui de la série la plus élevée, sauf le cas où l'expéditeur ferait une déclaration du poids correspondant à chaque série, déclaration qui devra pouvoir être contrôlée par le concessionnaire.

Art. 26 à 35. — Comme au type.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs et sur les machines.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Si l'administration le juge à propos, le concessionnaire sera tenu de prendre livraison, au bureau de poste, au point de rencontre avec d'autres courriers postaux, aux gares ou aux bureaux des services de correspondances de chemins de fer établis dans les localités qu'il desservira, des colis postaux d'un poids maximum de 3 kilogrammes par colis, destinés à être livrés dans les communes situées sur son parcours, soit à des bureaux de poste soit à des gares de chemin de fer, soit à des courriers de la poste, soit à des entrepreneurs des services de correspondances de chemin de fer, soit enfin aux destinataires des colis postaux.

Le concessionnaire sera tenu de faire effectuer la livraison à domicile, sur reçu, des colis postaux qui lui seront remis à destination des communes situées aux points extrêmes de son parcours. Ces colis devront être livrés le plus tôt possible aux destinataires et au plus tard dans le délai de vingt-quatre heures après l'arrivée.

Tout colis adressé dans la partie agglomérée d'une localité devra être remis au destinataire le jour même de son arrivée, toutes les fois que ce colis parviendra dans ladite localité avant quatre heures du soir.

Le concessionnaire aura droit, pour chaque colis postal transporté, à une rétribution de 15 centimes quels que soient le poids du colis postal et la distance parcourue, si le colis n'est pas livré par lui au domicile du destinataire. Lorsque, au contraire, le concessionnaire remettra le colis au domicile, il recevra, au lieu et place du droit de 15 centimes, une rétribution spéciale de 25 centimes.

En cas de perte ou d'avarie d'un colis postal remis à ses employés, le concessionnaire sera responsable du montant réel de la perte ou de l'avarie, sans que toutefois l'indemnité à payer pour ce colis puisse dépasser 15 francs.

Lorsqu'un colis postal grevé d'un remboursement sera livré à domicile par les soins du concessionnaire, celui-ci sera tenu d'encaisser le montant du remboursement au moment même de la livraison des colis, et, suivant les instructions de l'administration, de verser la somme perçue, soit à l'une des gares ou à l'un des bureaux de poste établis dans les localités situées sur son parcours, soit entre les mains du courrier postal ou du correspondant du chemin de fer qui lui aura remis ce colis, il sera alloué au concessionnaire un rétribution de 15 centimes pour chaque versement ainsi encaissé par ses soins.

Le concessionnaire sera également obligé de remettre aux ayants droit, à domicile et sur reçu, dans les localités situées aux points extrêmes de son parcours, les sommes provenant d'un remboursement sur colis postal, qui lui seront confiées, soit par les gares ou bureaux de poste établis dans les localités situées sur son parcours, soit par les courriers postaux ou les correspondants de chemin de fer desservant ces mêmes localités. Le concessionnaire recevra une rétribution de 25 centimes pour tout versement ainsi payé à domicile par ses agents.

En cas de perte de sommes perçues à titre de remboursement, ou en cas de livraison de colis aux destinataires sans que le montant du remboursement ait été encaissé, le concessionnaire sera responsable des sommes perdues ou non encaissées.

Dans le cas où le poids maximum des colis postaux serait ultérieurement élevé de 3 à 5 kilogrammes, le concessionnaire sera tenu d'assurer le service aux conditions qui seraient déterminées pour des entreprises analogues.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er janvier, dans la caisse du trésorier-payeur général de la Drôme, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Art. 38 à 42. — Comme au type.

ARTICLES ADDITIONNELS

Art. 42. — Le concessionnaire sera obligé de fournir, outre l'expédition destinée aux archives de la préfecture, deux reproductions héliographiques pour les ingénieurs du contrôle, des projets d'exécution complets de tous les ouvrages sans exception des lignes concédées avec estimations détaillées.

Art. 43. — La hauteur et le débouché des ponts, viaducs, etc., seront déterminés dans chaque cas particulier par l'administration, suivant les circonstances locales et sur le vu des projets d'exécution détaillés.

Art. 44. — Tous les matériaux employés par le concessionnaire devront être exclusivement de provenance française.

Art. 45. — Avant toute exécution des travaux le concessionnaire sera tenu d'informer au moins dix jours à l'avance le service du contrôle, afin que les ingénieurs puissent vérifier en temps opportun, c'est-à-dire avant l'implantation des ouvrages, la nature des terrains et le mode de fondations.

Art. 46. — Le concessionnaire devra donner connaissance au service du contrôle de tous les marchés passés par lui en vue de l'exécution des travaux.

Art. 47. — Le bornage sera opéré partout où les lignes seront en déviation aux frais du concessionnaire.

Deux expéditions certifiées du procès-verbal de ce bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas à dresser aux frais du concessionnaire, seront délivrées par lui, l'une pour les archives de la préfecture, l'autre pour les archives de l'ingénieur en chef du contrôle.

Art. 48. — Tous les transports en service de la construction ou de l'exploitation seront payés suivant des tarifs spéciaux à débattre entre le concédant et le concessionnaire et à homologuer par l'administration.

Les transports effectués par l'entrepreneur ou à son compte par la compagnie concessionnaire ne seront jamais considérés comme transports en service et seront toujours payés conformément aux tarifs commerciaux homologués par l'administration.

Fait double à Valence, le 13 mars 1901.

(N° 163)

[20 mai 1901]

Décret reportant au 31 *décembre* 1951 *le terme de la concession du tramway de Tours à Vouvray dans le département d'Indre-et-Loire.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est reporté du 12 juillet 1937 au 31 décembre 1951 le terme de la concession du tramway de Tours à Vouvray.

Est approuvé l'avenant passé, les 2 avril-8 mai 1901, entre le préfet d'Indre-et-Loire, au nom du département, et la société de tramways à vapeur, à la convention de rétrocession, en date du 16 avril 1883, ci-dessus visée.

Ledit avenant restera annexé au présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

AVENANT

A LA CONVENTION DE RÉTROCESSION

Entre les soussignés :

1° M. Lardin de Musset, préfet du département d'Indre-et-Loire, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1) De la loi du 10 août 1871 ;

2) De la loi du 11 juin 1880 sur les tramways ;

3) Des délibérations du conseil général, en date des 23 août 1899 et 18 septembre 1899.

D'une part ;

2° Et M. le général Leplus, président du conseil d'administration de la société de tramways à vapeur, société anonyme au capital de 490,000 francs, dont le siège social est à Paris, 28, rue du Rocher;

Agissant au nom de ladite société, en vertu d'une délibération du conseil d'administration, en date du 26 février 1901, dont un extrait certifié demeurera annexé aux présentes ;

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La société de tramways à vapeur, retrocessionnaire du tramway de Tours à Vouvray, s'engage à substituer, exclusivement à ses frais, entre le dépôt de Saint-Symphorien, appartenant à la concession de la ville de Tours, et le terminus de Vouvray, la voie d'un mètre de largeur à la voie de $1^m,44$ prévue par l'article 4 du cahier des charges annexé au décret du 12 juillet 1887, qui a déclaré d'utilité publique le tramway de Tours à Vouvray.

Cette substitution doit être faite dans le délai de six mois à partir du décret approbatif du présent avenant.

Art. 2. — Les prix de transport des voyageurs seront désormais fixés ainsi qu'il suit :

DES POINTS CI-DESSOUS / AUX POINTS CI-CONTRE	HOTEL-DE-VILLE		MARMOUTIERS		ROCHECORBON		VOUVRAY	
	2e classe	1re classe	2e classe	1re classe	2e classe	1re classe	2e classe	1re classe
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Place de l'Hôtel-de-Ville .	—	—	0,25	0,40	0,30	0,50	0,40	0,65
Marmoutiers	0,25	0,40	—	—	0,15	0,25	0,30	0,50
Rochecorbon . . .	0,30	0,50	0,15	0,25	—	—	0,15	0,25
Vouvray.	0,40	0,65	0,30	0,50	0,15	0,25	—	—

Art. 3. — La durée de la rétrocession prendra fin le 31 décembre 1951.

Fait double : A Tours, le 3 mai 1901.

(N° 164)

[20 mai 1901]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, de deux lignes de tramways dans la ville de Lille.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,
. . . .
Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, de deux lignes de tramway à traction mécanique, destinées au transport des voyageurs, entre :

1° Lille (Port-Vauban) et le lieu dit « le Buisson » ;

2° Lille (gare des voyageurs) et la mairie d'Hellemmes.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Lille est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 20 avril 1901, entre le maire de Lille, au nom de la ville, et M. E. Faye, pour la rétrocession des tramways susmentionnés, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

CONVENTION

Entre les soussignés :

1° M. Gustave Delory, maire de la ville de Lille, agissant en cette qua-

lité et spécialement autorisé par le conseil municipal, suivant délibération du 13 mai 1898,

D'une part ;

2° M. Ennemond Faye, demeurant à Paris, rue Scribe n° 11,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Lille s'engage envers M. Ennemond Faye à solliciter de l'Etat, pour une durée de cinquante ans la concession d'un réseau de tramways à traction électrique décrit d'autre part.

M. Ennemond Faye, de son côté, s'engage envers la ville de Lille à faire dresser, par ses seuls soins et à ses frais, les plans, profils, dessins, etc., nécessités par la loi et les règlements pour être joints à ladite demande de concession.

Art. 2. — La ville prend l'engagement dès aujourd'hui de rétrocéder à M. Ennemond Faye, qui prend l'engagement de l'exécuter, la concession telle que l'Etat la consentira et pour toute sa durée.

Cette rétrocession est faite aux conditions du cahier des charges annexé à la présente convention, lequel est d'ailleurs conforme au cahier des charges type approuvé par les décrets des 6 août 1881 et 13 février 1900, sauf en ce qui concerne les articles 4, 6, 10, 11, 20, 23, 28, 29, 33, 36 et 37 modifiés ; les articles 7, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 38 et 39 supprimés.

Mais la ville ne sera redevable d'aucune indemnité à M. Ennemond Faye si l'Etat lui refusait la concession.

M. Faye déclare accepter cette rétrocession et s'engage à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls sans subvention ni garantie d'intérêts le réseau de tramways faisant l'objet du traité.

Art. 3. — Le réseau dont la concession est demandée à l'Etat est défini à l'article 2 du cahier des charges.

Art. 4. — La ville ne sera tenue à l'acquisition d'aucun immeuble pour l'établissement desdites lignes, M. Ennemond Faye devant emprunter des voies ayant une largeur suffisante ou à défaut pouvant être autorisé à prendre telles mesures jugées nécessaires pour franchir dans les conditions du cahier des charges les parties de voie n'ayant pas la largeur réglementaire.

Il est fait exception en ce qui concerne le débouché de la rue de Fontenoy dans la rue d'Arras, où l'acquisition des trois maisons portant les nos 4, 6 et 8 de ladite rue de Fontenoy sera faite en participation entre les deux parties dans les conditions suivantes, déterminées par la délibération municipale du 29 décembre 1899 : M. Ennemond Faye versera à la ville de Lille la somme de 45,000 francs, prix d'acquisition convenu avec M. V. Mansart, propriétaire desdits immeubles. La ville de Lille remboursera à M. Faye une somme de 42,000 francs, représentant la participation de la ville dans cette acquisition, en cinq annuités de 8,400 francs, augmentées des intérêts à 3 % l'an sur le montant de la somme due. La ville se réserve le droit de rembourser par anticipation à toute époque, en totalité ou en partie.

Art. 5. — La ville concédera la location gratuite à M. Ennemond Faye des emplacements nécessaires à l'édification de bureaux d'attente et de con-

trôle, notamment à Port-Vauban, à la bifurcation de la place Guy-de-Dampierre, à la gare du Nord et à l'intersection des deux lignes à l'angle de la rue du Long-Pot.

M. Ennemond Faye devra soumettre les plans architecturaux de ces bureaux à l'approbation de l'administration municipale qui pourra toujours demander de faire déplacer lesdites constructions, d'accord avec le rétrocessionnaire, à l'autorité compétente pour l'approbation des plans des travaux qui a seule qualité pour ordonner le déplacement des bureaux et constructions régulièrement autorisés.

La chaussée devra être mise, par le rétrocessionnaire, dans l'état où elle était avant l'établissement de la voie.

Art. 6. — Les détériorations provenant du fait de l'exploitation seront à la charge du rétrocessionnaire qui s'engage à respecter, pendant toute la durée de sa concession, tous les arrêtés pris par la municipalité, notamment ceux relatifs aux travaux de pavage, de canalisations diverses, etc., sans jamais réclamer de ce chef aucune indemnité pour préjudice causé ou pour toutes autres mesures concernant la vicinalité.

Art. 7. — Le rétrocessionnaire sera tenu de transporter gratuitement tous les fonctionnaires et agents municipaux qui lui seront désignés par le maire, au nombre maximum de quatre cents.

Art. 8. — La compagnie s'engage à donner la commande du matériel nouveau à l'industrie française, sauf autorisation du préfet, dans certains cas particuliers.

Art. 9. — A partir de 1915, la ville aura droit, avec l'assentiment de l'autorité supérieure, de racheter la rétrocession ; ce rachat se fera aux conditions prévues dans les paragraphes 3 et suivants de l'article 19 du cahier des charges.

Art. 10. — M. Faye est autorisé à faire placer le fil aérien « système Dickinson ou similaire agréé par la municipalité » sur toutes les voies de la concession, sauf dans les rues Saint-Sauveur, des Augustins, Saint-Genois et parvis Saint-Maurice.

Les modèles des potences et consoles seront soumis à l'approbation de M. le maire ou de la commission désignée à cet effet.

Dans les voies où le fil aérien n'est pas admis, M. Faye est autorisé à recourir au système Claret et Villeumier, en exploitation sur la ligne de Paris-Romainville, et aux accumulateurs, ou à tout autre système souterrain, acceptés par l'Etat et la municipalité.

Art. 11. — Afin d'assurer la sécurité des habitants sur le passage des tramways dans les rues les plus fréquentées, le concessionnaire sollicite l'autorisation, dont il s'engage à user, d'éclairer ses voies à l'aide de lampes à arc, qui ne pourront être alimentées que par ses usines, de la tombée du jour à la fin du service des tramways, dans les rues Colbert, de Juliers, d'Iéna, de Wazemmes et de Fontenoy.

Art. 12. — Le rétrocessionnaire payera à la ville un droit de stationnement de 300 francs par voiture et par an. La taxe sera ramenée à la journée pour les voitures supplémentaires que la compagnie fera circuler dans les circonstances exceptionnelles, sans dépasser le nombre de vingt-cinq journées par année, à défaut de quoi la taxe entière sera exigible. Dans le cas où, dans l'intérêt public, il y aurait lieu de multiplier le

nombre de courses dans certaines périodes de la journée, la taxe sera payée et calculée en proportion du nombre d'heures consacrées à ce service et des journées pendant lesquelles un service supplémentaire serait organisé aux fins ci-dessus.

Pour les voitures du service ordinaire, la taxe sera exigible pour toute l'année, du 1er janvier au 31 décembre, quelle que soit l'époque de leur mise en circulation.

Elle sera payée par anticipation et ne pourra donner lieu à aucune restitution, même dans le cas où le nombre des voitures subirait une diminution.

Art. 13. — Dans un délai de six mois à dater de la promulgation du décret de concession, M. Faye devra constituer une société anonyme qui lui sera substituée comme rétrocessionnaire du réseau défini par le décret.

Art. 14. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, M. Ennemond Faye versera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 50,000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les trois cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Les derniers cinquièmes ne seront remboursables qu'après expiration de la concession.

Art. 15. — M. Ennemond Faye devra faire élection de domicile à Lille. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Lille.

Art. 16. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges à intervenir sur les bases ci-dessus, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par M. Ennemond Faye.

Fait à Lille, le 20 avril 1901.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs seulement.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques agréés par l'administration.

Art. 2.— Ce réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Du parvis Saint-Maurice à la mairie d'Hellemmes, par les rues Saint-Genois, des Augustins, Saint-Sauveur, square Ruault, rue Molière, boulevard des Ecoles, rue de Cambray, place Guy-de-Dampierre, porte de Valenciennes, faubourg de Valenciennes, rues de Bavai, du Loug-Pot, chemin d'Huile, rue Sadi-Carnot, avenue de la Liberté et place de la République, en face de la mairie.

Cette ligne emprunte au réseau actuellement existant la voie établie rue Sadi-Carnot, à Hellemmes;

2° Du Port-Vauban à l'extrémité de la rue du Buisson, par la rue Colbert, place de la Nouvelle-Aventure, rues de Juliers et d'Iéna, place des Quatre-Chemins, rues de Vazemmes, de Fontenoy, Philippe-de-Commines, de Douai et de Valenciennes, place Guy-de-Dampierre (bifurcation avec la ligne du parvis Saint-Maurice), rues du Faubourg-de-Valenciennes, de Bavai, du Long-Pot, Pierre-le-Grand et du Prieuré, place du Prieuré, rues Guillaume-Werniers et de Bouvines, place Madeleine-Caulier, rues des Guinguettes, Saint-Gabriel, de la Louvière et du Buisson (limite de la ville). — Cette ligne a un tronc commun avec celle du Parvis Saint-Maurice, entre la place Guy-de-Dampierre et le chemin d'Huile, par les rues du Faubourg-de-Valenciennes, de Bavai et du Long-Pot. Elle emprunte également au réseau actuel la voie établie rue Pierre-Legrand, de la rue du Long-Pot à celle du Prieuré.

Art. 3. — Comme au type.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$.

La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de $3^m,50$.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails sera de 98 centimètres.

Art. 5. — Comme au type.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie, ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris suivant la nature des chaussées avant l'exécution des travaux, dans un pavage ou un empierrement de 20 centimètres d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté conformément aux dispositions prescrites par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage ou cet empierrement.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel de tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussées d'au moins $2^m,60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins $1^m,40$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un rem-

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ou *Journal officiel* du 29 mai 1901.

blai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera aménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Dans le parcours de la ligne du Parvis-Saint-Maurice à Hellemmes, la ville de Lille s'engage, sur simple réquisition de l'autorité supérieure, à transporter dans l'axe du boulevard des Ecoles les voies projetées sur le côté gauche dudit boulevard.

Art. 7. — (Supprimé).

Art. 8 à 10. — Comme au type.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails du type Broca seront en acier et du poids de 36 kilogrammes par mètre courant ; ils seront posés sur une couche de sable ou de mâchefer pilonné de 30 centimètres d'épaisseur et de 40 centimètres de largeur sur chaque rail. Ils seront entretoisés et éclissés sur les deux côtés.

Art. 11. — Les voitures ne devront s'arrêter en principe qu'à des arrêts fixes qui seront déterminés ultérieurement par le préfet sur l'avis des ingénieurs du contrôle, après entente avec le concessionnaire. Toutefois, sur les sections qui seront désignées par le préfet, après avis des mêmes ingénieurs, les voitures devront s'arrêter même en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et arrêts seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des bureaux d'attente pour le service des voyageurs.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et arrêts seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des bureaux d'attente pour le service des voyageurs après étude d'accord avec les municipalités.

Art. 12 à 20. — Comme au type.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement deviendra la propriété de l'Etat et lui restera acquise.

Art. 21 et 22. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé

à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés dans lesquels le péage entre pour les deux tiers et le transport pour un tiers;

1° Ligne du parvis Saint-Maurice à la mairie d'Hellemmes. — Intérieur 20 centimes; extérieur, 10 centimes; correspondance, 5 centimes.

2° Ligne du Port-Vauban à l'extrémité de la rue du Buisson. Intérieur, 20 centimes; extérieur, 10 centimes; correspondance, 5 centimes.

Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.

Les paquets peu volumineux seront tenus sur les genoux et transportés gratuitement.

Les voyageurs qui prendront le tramway à un point quelconque de la ligne avant sept heures du matin recevront, moyennant 10 centimes à l'extérieur et 25 centimes à l'intérieur, un ticket leur donnant droit au retour gratuit à n'importe quelle heure du jour, sur tel point de la ligne qu'il leur plaira de choisir.

Les hospitalisés seront transportés à moitié prix.

Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'Etat.

Art. 24. — (Supprimé).

Art. 25. — (Supprimé).

Art. 26. — (Supprimé).

Art. 27. — (Supprimé).

Art. 28. — Dans les cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homogation du ministre des travaux publics conformément aux dispositions de la loi de 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30. — (Supprimé).

Art. 31. — (Supprimé).

Art. 32. — (Supprimé).

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — (Supprimé).

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35. — Comme au type.

Art. 36. — L'administration des postes aura le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose à ses frais et la levée par ses agents.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu dans le mois qui suivra celui du décret d'utilité publique.

Art. 38. — Supprimé.

Art. 39. — Supprimé.

Art. 40 et 41. — Comme au type.

Lille, le 20 avril 1901.

(N° 165)

[20 mai 1901]

Décret déclarant d'utilité publique, dans la ville de Trouville-sur-Mer (Calvados) l'établissement d'une ligne de tramway entre les abattoirs et l'extrémité de la rue des Roches-Noires.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Trouville-sur-Mer (Calvados), suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, entre les abattoirs et l'extrémité de la rue des Roches-Noires.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Trouville-sur-Mer est autorisée à pouvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 20 avril 1901, entre le maire de Trouville-sur-Mer, au nom de la ville, et M. Corcoral, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

Entre M. E.-C. Coutant, maire de la commune de Trouville-sur-Mer (Calvados), agissant pour cette commune en vertu d'une délibération du

conseil municipal en date du 24 février 1899 et sous la réserve de l'approbation par l'administration supérieure du présent traité de rétrocession ;

D'une part ;

Et M. Aristide Corcoral, ingénieur civil, domicilié à Trouville-sur-Mer, 16, rue Charlemagne ;

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Trouville (qui est en instance pour obtenir la concession, pendant quarante-cinq ans, d'une ligne de tramways à traction par moteurs mécaniques, allant des abattoirs, route départementale, n° 16, à la digue de la Jetée-Promenade de Trouville, extrémité de la rue des Roches-Noires), s'engage à rétrocéder à M. Aristide Corcoral, ingénieur, domicilié à Trouville-sur-Mer, rue Charlemagne, n° 16, l'établissement et l'exploitation de la ligne susindiquée, conformément au cahier des charges de la concession visé par les parties et annexé au présent traité.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'à partir du jour où aura été rendu le décret de concession approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes.

Art. 2. — M. Aristide Corcoral sera assujetti envers la ville à toutes les obligations qui seront imposées à la ville elle-même, de même qu'il sera subrogé aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Art. 3. — La ville de Trouville s'engage à n'autoriser l'exploitation d'aucune autre voie ferrée sur tout le parcours de la ligne qui reliera les abattoirs à la digue de la Jetée-Promenade (extrémité de la rue des Roches-Noires), en passant par la route départementale n° 16, les quais de Joinville, Tostain et Vallée, les rues de la plage, de Paris, de la Chapelle, Amélie, d'Orléans et des Roches-Noires (*).

Art. 4. — Il est convenu que le rétrocessionnaire ne sera tenu à aucune redevance envers la ville pour droits de stationnement, ni pour location des surfaces mises à la disposition pour abris et salles d'attente à voyageurs, si leur établissement était en cours d'exploitation reconnu nécessaire. Toutefois, le rétrocessionnaire garantira la ville contre toutes les actions que l'Etat, le département ou les tiers pourraient avoir à lui intenter, relativement à la concession, tant pour l'exécution des travaux que pour l'exploitation.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire devra faire, sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente, profiter la ligne concédée des perfectionnements notables qui pourraient être adoptés dans la suite par la majorité des sociétés concessionnaires de tramways dans les villes d'une population égale à celle de Trouville.

(*) Il est en outre convenu que ; si, à la suite du percement de rues nouvelles susceptibles d'être desservies par une même locomotion, l'établissement de voies de fer y était décidé, la ville s'engage à rétrocéder à M. A. Corcoral, dans le cas où la concession lui serait accordée, l'établissement de ces nouvelles voies de fer et ce aux charges et conditions inscrites aux articles 3, 4, 5 et 7 du présent traité, nonobstant les charges et conditions qui pourront être en outre imposées par le nouveau cahier des charges à intervenir.

De son côté, le rétrocessionnaire, en cas des réalisations susvisées, s'engage à effectuer les travaux de construction et à en assurer l'exploitation aux charges et conditions inscrites aux articles 2, 4, 5, 7, 8, 9 et 12 du même traité.

En cas de désaccord sur la valeur des perfectionnements, entre les parties, le différend sera soumis à l'arbitrage obligatoire du ministre des travaux publics ; tous les travaux nécessités par l'établissement du tramway seront à la charge exclusive du rétrocessionnaire, y compris les modifications et remaniements à apporter aux chaussées et trottoirs des rues. En ce qui concerne les travaux de la rue Amélie, la ville de Trouville livrera au rétrocessionnaire ladite rue complètement terminée et dans un état de viabilité équivalent à celui des autres rues parcourues par la ligne.

Art. 6. — Le rétrocessionnaire sera tenu d'éclairer gratuitement la ligne qui fait l'objet de la présente convention au moyen de 10 lampadaires électriques ou à gaz d'égale intensité, et de 6 mètres de hauteur au point lumineux, semblables à celui figuré à la pièce n° 7 du dossier d'avant-projet, et ce pendant les heures de nuit du service d'été. De son côté, la ville, afin de ne pas provoquer des réclamations de la société concessionnaire du gaz de Trouville, prend l'engagement de ne supprimer aucun des becs ou réverbères actuellement en service sur le parcours de la ligne. Le rétrocessionnaire concédera le passage gratuit sur la ligne aux employés municipaux chargés du service public, de police ou d'octroi, lorsqu'ils seront en uniforme, sans que le nombre de ces employés transportés gratuitement puisse être supérieur à trois par voiture en service.

Art. 7. — La ville de Trouville remboursera mensuellement au rétrocessionnaire les droits d'octroi payés sur les matériaux, objets et engins nécessaires à la construction de la ligne, usine et bâtiments.

Quant aux matériaux, combustibles et objets divers normalement employés par le service de l'exploitation, ils resteront dans le droit commun.

Art. 8. — M. Corcoral s'engage à constituer, dans le délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, une société anonyme qui lui sera substituée conformément aux dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 9. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Trouville-sur-Mer. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Trouville (Calvados).

Art. 10. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 2,000 francs en numéraire ou en rente sur l'Etat calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles des valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 11. — Le cahier des charges mentionné à l'article 2 du présent traité de rétrocession est d'ailleurs conforme au cahier des charges-type arrêté par l'administration, sauf en ce qui concerne les stipulations des articles 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 38 et 39 qui seront supprimés et celles des articles 3, 4, 11, 14, 20, 23, 28, 33 et 37 qui ont été adaptées à l'importance du tramway.

Art. 12. — Les frais de toutes sortes auxquels peuvent donner lieu la demande en concession et l'établissement des actes définitifs, ainsi que l'enregistrement des présentes, seront supportés par M. Corcoral, sans que

ce dernier puisse prétendre à aucune indemnité du fait du refus de concession par l'Etat.

Fait double à Trouville, le 20 avril 1901.

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1er

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques.

Art. 2. — La ligne partira des abattoirs pour aboutir à la digue de la jetée-promenade des Roches-Noires et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Commune de Trouville : route départementale n° 16 de Saint-Pierre-sur-Dives à Trouville dans sa partie dite : rue de Pont-l'Evêque ; place du Pont ; quais Joinville, Tostain et Vallée ; place de la Mairie ; rue de la Plage ; rue de Paris, côté gauche ; place Bonsecours ; rue de la Chapelle; rue Amélie et rue Amélie prolongée ; rue d'Orléans et rue des Roches-Noires.

Ce parcours sera entièrement effectué sur la commune de Trouville-sur-Mer sur une longueur de 2,568m,50.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir de la date d'approbation des projets d'exécution. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans le délai maximum de dix-huit mois après la date de ladite approbation des projets d'exécution.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 1m,90, et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 1m,90. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3m,30.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,65 au moins.

Art. 5 à 11. — Comme au type (*).

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours désignés au paragraphe ci-après.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs à tous les points utiles désignés par l'administration et le contrôle et suivant les indications ci-après.

1° Abattoirs et octroi, station ;

2° En pleine voie, route départementale n° 16, en face de l'hôtel du Lion-d'Or, halte ;

(*) Voir le type *Ann.* 1882 p. 292 ou *Journal officiel* du 1er juin 1901.

3° A l'origine de l'embranchement sur la gare et à l'évitement de la place du Pont, station ;
4° En pleine voie, sur le quai Maritime, presque en face la rue Couyère, halte.
5° En pleine voie, presque en face la rue des Bains, halte.
6° A l'évitement de la place de l'Hôtel-de-Ville, en face le débarcadère des bateaux, station ;
7° En pleine voie, rue de la Plage, presque à l'intersection de la rue de Paris, halte.
8° En pleine voie, place Bonsecours, en face l'église Bonsecours, halte ;
9° A l'évitement de la rue Amélie prolongée, station ;
10° En pleine voie, rue d'Orléans, à son intersection avec la Corniche, halte.
11° Au terminus du projet, station.

Moyens de transbordement.
Clause spéciale prescrite par la circulaire du 12 janvier 1888.

Le concessionnaire devra établir à l'intersection de la ligne et des autres voies de transports publics, conformément aux dispositions qui lui seront indiquées, des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs.

TITRE II
ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. — Comme au type.
Art. 14. — Le nombre minimun des trains qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sur la ligne entière, est fixé à dix, soit vingt voyages complets pour les deux sens de la ligne. Ce nombre total de trains assurera la correspondance des chemins de fer et des bateaux à vapeur, à raison de quatorze voyages pour le service de la gare et de six voyages pour le service des débarcadères des paquebots à vapeur.
Art. 15. — Comme au type.

TITRE III
DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 20. — Comme au type.
Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.
Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement deviendra la propriété de l'État et lui restera acquise.
Art. 21 à 23. — Comme au type.

TITRE IV
TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Pour voyageurs de 1re

PARCOURS	De ou à l'origine du projet Abattoirs			De ou à la place du Pont et origine du branchement sur la gare			De … à l'Hôtel …	
	Péage	Trans-port	Total	Péage	Trans-port	Total	Péage	Trans-
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
De ou à l'origine.—Abattoirs. . .	»	»	»	0,13	0,07	0,20	0,17	[illegible]
De ou à la place du pont et origine du branchement sur la gare . . .	0,13	0,07	0,20	»	»	»	0,13	[illegible]
De ou à l'Hôtel de Ville	0,17	0,08	0,25	0,13	0,07	0,20	»	»
De ou à la place Bonsecours . . .	0,21	0,09	0,30	0,17	0,08	0,25	0,13	[illegible]
De ou à la rue Amélie.	0,25	0,10	0,35	0,21	0,09	0,30	0,17	[illegible]
De ou à la Corniche	0,29	0,11	0,40	0,25	0,10	0,35	0,21	[illegible]
De ou à la digue de la jetée . . .	0,38	0,12	0,50	0,29	0,11	0,40	0,25	[illegible]

Pour voyageurs de 2

PARCOURS	De ou à l'origine du projet Abattoirs			De ou à la place du Pont et origine du branchement sur la gare			De … à l'Hôtel …	
	Péage	Trans-port	Total	Péage	Trans-port	Total	Péage	Trans-
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
De ou à l'origine. — Abattoirs . .	»	»	»	0,07	0,03	0,10	0,10	[illegible]
De ou à la place du Pont et origine du branchement sur la gare . . .	0,07	0,03	0,10	»	»	»	0,07	[illegible]
De ou à l'Hôtel de Ville	0,10	0,05	0,15	0,07	0,03	0,10	»	[illegible]
De ou à la place Bonsecours . . .	0,13	0,07	0,20	0,10	0,05	0,15	0,07	[illegible]
De ou à la rue Amélie.	0,17	0,08	0,25	0,13	0,07	0,20	0,10	[illegible]
De ou à la Corniche	0,21	0,09	0,30	0,17	0,08	0,25	0,13	[illegible]
De ou à la digue de la jetée . . .	0,29	0,11	0,40	0,21	0,09	0.30	0,17	[illegible]

(1) Pour les voyageurs de 1re classe, l'intérieur mis à leur disposition comprendra les deux ti…

…rieur (1) et plate-forme arrière).

…ASSE

…ou à la place Bonsecours		De ou à la rue Amélie			De ou à la route de la Corniche			De ou à la digue de la jetée		
Trans-port	Total	Péage	Trans-port	Total	Péage	Trans-port	Total	Péage	Trans-port	Total
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
0,09	0,30	0,25	0,10	0,35	0,29	0,11	0,40	0,38	0,12	0,50
0,08	0,25	0,21	0,09	0,30	0,25	0,10	0,35	0,29	0,11	0,40
0,07	0,20	0,17	0,08	0,25	0,21	0,09	0,30	0,25	0,10	0,35
»	»	0,13	0,07	0,20	0,17	0,08	0,25	0,21	0,09	0,30
0,07	0,20	»	»	»	0,13	0,07	0,20	0,17	0,08	0,25
0,08	0,25	0,13	0,07	0,20	»	»	»	0,13	0,07	0,20
0,09	0,30	0,17	0,08	0,25	0,13	0,07	0,20	»	»	»

…ur (1) et plate-forme avant).

…ASSE

…ou à la place Bonsecours		De ou à la rue Amélie			De ou à la route de la Corniche			De ou à la digue de la jetée		
Trans-port	Total	Péage	Trans-port	Total	Péage	Trans-port	Total	Péage	Trans-port	Total
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
0,07	0,20	0,17	0,08	0,25	0,21	0,09	0,30	0,29	0,11	0,40
0,05	0,15	0,13	0,07	0,20	0,17	0,08	0,25	0,21	0,09	0,30
0,03	0,10	0,10	0,05	0,15	0,13	0,07	0,20	0,17	0,08	0,25
»	»	0,07	0,03	0,10	0,10	0,05	0,15	0,13	0,07	0,20
0,03	0,10	»	»	»	0,07	0,03	0,10	0,10	0,05	0,15
0,05	0,15	0,07	0,03	0,10	»	»	»	0,07	0,03	0,10
0,07	0,20	0,10	0,05	0,15	0,07	0,03	0,10	»	»	»

…de chaque voiture ; l'autre tiers sera mis à la disposition des voyageurs de 2e classe.

TARIF

GRANDE VITESSE

Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces, au moins pendant l'hiver, et plate-forme arrière (1re classe).

Voitures couvertes, fermées, à glaces, au moins pendant l'hiver, à banquettes et plate-forme avant (2e classe).

Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.

Les prix déterminés et détaillés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après les tableaux ci-dessus. Toute section entamée sera payée comme si elle avait été parcourue en entier.

Dans aucun cas il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux extrémités de sections entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le concessionnaire transportera gratuitement les paquets ou bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux des voyageurs sans gêne pour les voisins et d'un poids inférieur à 10 kilogrammes.

Art. 24. — (Supprimé.)

Art. 25. — (Supprimé.)

Art. 26. — (Supprimé.)

Art. 27. — (Supprimé.)

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'inté-

rêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — (Supprimé.)
Art. 30. — (Supprimé.)
Art. 31. — (Supprimé.)
Art. 32. — (Supprimé.)
Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — (Supprimé.)

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35 à 38. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 38. — (Supprimé.)
Art. 39. — (Supprimé.)
Art. 40 et 41. — Comme au type.

Paris, le 20 mai 1901.

(N° 166)

[30 mai 1901]

Décret approuvant la substitution de la Compagnie des tramways électriques Nord-Parisiens à MM. Duvand, Bonnet et Sincholle, comme concessionnaire de la ligne de tramway de Neuilly-sur-Seine à Paris (avenue Parmentier.)

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Duvand, Bonnet et Sincholle de la « compagnie des tramways électriques Nord-Parisiens (anciennement dénommée compagnie des tramways électriques de Paris à Saint-Denis, Epinay, Enghien et extensions » comme concessionnaire de la ligne des tramways de Neuilly-sur-Seine (porte des Sablons) à Paris (avenue Parmentier), dont l'établissement, dans le département de la Seine, a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 25 septembre 1900.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways électriques Nord-Parisiens (anciennement dénommée compagnie des tramways électriques de Paris à Saint-Denis, Epinay, Enghien et extensions), sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont concédées, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 167)

[5 mai 1899].

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer.
Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866.
(Sieur Séron).

Art. 18.— Déblais exécutés pour l'établissement d'une voie provisoire: dépense à la charge de l'entreprise ; pas de prix spécial, à défaut de justification d'une convention dérogeant sur ce point aux clauses et conditions générales (III).

Mesures de précaution pour protéger les maisons d'un hameau pendant l'exécution de certains travaux à la charge de l'entreprise (IV).

Art. 41. — Délai. — Réclamation présentée plus de vingt jours après la notification du décompte définitif: non-recevabilité (IX).

Art. 49. — Intérêts. — Point de départ.— Le point de départ des intérêts doit être fixé à l'expiration du troisième mois qui suit la réception définitive (IX).

Il n'y a pas lieu de déroger à cette règle à raison de l'insuffisance prétendue des paiements faits au cours des travaux, alors que le devis porte qu'il ne sera jamais alloué d'indemnité pour retard dans les paiements pendant l'exécution de l'entreprise (I).

Déblais provenant de dépôts remontant à plusieurs années : allocation du prix ordinaire des déblais, au lieu de celui des reprises (I).

Déblais. — Transport. — Changements. — D'importantes modifications ayant été apportées au projet primitif, d'après lequel avaient été établis le mouvement des terres et les distances moyennes indiquées dans l'avant-métré pour chacune des trois catégories de transport des déblais (à la brouette, au tombereau ou au wagon), sans que, contrairement au cahier des charges, un avant-métré spécial ait fait connaître à l'entrepreneur les changements que ces modifications pourraient apporter aux chiffres

de l'avant-métré, il n'y a pas lieu d'appliquer les distances moyennes prévues par ce document, mais bien de renvoyer aux experts le soin de déterminer les distances effectives de transport (VII).

Engagements pris par des particuliers. — Conséquences pour l'entrepreneur. — L'Etat doit le paiement de tous les travaux exécutés sur l'ordre des ingénieurs et ne peut se prévaloir de l'engagement pris par des particuliers de régler une partie des dépenses pour obliger l'entrepreneur à s'adresser à ces particuliers, qui n'ont contracté aucune obligation (VII).

Maçonnerie. — Moellons têtués. — Moellons bruts. — Demande de l'entrepreneur tendant à obtenir le paiement comme maçonneries de moellons têtués avec parements rejointoyés de certains ouvrages comptés comme maçonneries de moellons bruts : le cahier des charges ne spécifiant pas de quelle façon devaient être exécutés ces ouvrages et l'avant-métré qui portait qu'ils seraient en maçonneries de moellons bruts n'ayant pas été remis à l'entrepreneur, celui-ci est fondé à réclamer le prix du travail effectivement exécuté ; renvoi à l'expertise (V).

Ouvrages imprévus. Conditions et prix déterminés par une note de service, applicables à défaut de protestation ou de réserve (VI).

Retards dans l'achèvement des travaux, attribués par l'entrepreneur à l'insuffisance des crédits : rejet de ce grief comme non établi (IX).

Terrassements. — Coupe d'un bois sur l'emplacement de diverses tranchées : pas de prix spécial, le prix des terrassements comprenant les mains-d'œuvre et faux frais de toute nature (II).

I. *En ce qui concerne le prix à appliquer à l'enlèvement de 1257^{m3},660 de déblais provenant de dépôts effectués par la ville de Besancon et par l'entrepreneur d'un lot voisin de celui du requérant (art. 1er, 3e chef des réclamations de la 1re série)* : Considérant que l'article 98 du devis divisé en plusieurs catégories les déblais de toutes natures à enlever par l'entrepreneur, suivant l'emplacement occupé par ces déblais, et que le marché stipulé pour chaque catégorie l'application du prix correspondant du bordereau, sans distinguer entre les terrains naturels et les dépôts à la formation desquels l'entreprise est restée étrangère ; qu'au surplus il n'est pas contesté que les déblais sur lesquels porte la contestation avaient acquis, lorsqu'ils ont été enlevés plusieurs années après l'époque de leur dépôt, la dureté du sol naturel ; qu'ainsi c'est à tort qu'il a été compté pour ces déblais seulement le prix d'une re-

prise, soit 0 fr. 50 au lieu du prix de 0 fr. 95 (n° 1 du bordereau), et qu'il y a lieu faisant droit aux conclusions du sieur Séron, de lui allouer un supplément de prix de 520 fr. 65, rabais déduit ;

II. *En ce qui concerne la coupe d'un bois sur l'emplacement de diverses tranchées (art. 3, 4° chef des réclamations de la 1re série)* : — Considérant que cette main-d'œuvre était au nombre de celles que comportait nécessairement l'exécution des terrassements ; que, dès lors, la réclamation doit être rejetée par application de l'article 97 du devis qui porte que les prix du bordereau pour les terrassements tiennent compte des mains-d'œuvre et faux frais de toute nature ;

III. *Sur les réclamations de l'entrepreneur concernant les déblais exécutés pour l'établissement d'une voie provisoire (art. 4)* : — Considérant que les dépenses de cette nature sont à la charge de l'entreprise, en vertu de la disposition expresse de l'article 18 des clauses et conditions générales ; que le sieur Séron prétend, il est vrai, que l'administration lui a commandé la pose de la voie dont s'agit, et a pris l'engagement de lui payer les terrassements nécessaires pour l'exécution de cet ordre, mais qu'il ne rapporte pas la preuve des faits allégués, et que, dans ces conditions ses conclusions doivent être rejetées ;

IV. *En ce qui concerne les ouvrages de charpente provisoire établis pour protéger les maisons du hameau de Rivotte en retenant les blocs extraits des tranchées à flanc de coteau au-dessus de ce hameau (art. 17, 4° chef des réclamations de la 1re série)* : — Considérant que les mesures de précaution à prendre pour protéger les maisons du hameau de Rivotte, pendant l'exécution des tranchées, étaient au nombre des nécessités prévues de l'entreprise et doivent, par suite, rester à la charge de cette dernière, conformément aux dispositions de l'article 18 des clauses et conditions générales et des articles 111 et 119 du cahier des charges ;

V. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à faire compter comme maçonneries de moellons têtués avec parements rejointoyés les maçonneries de divers ouvrages qui ont été portées au décompte comme maçonneries de moellons bruts (art. 22, 31, 32, 45 et 47 des réclamations de la 1re série)* : — Considérant que le cahier des charges ne spécifiait pas de quelle façon devaient être exécutés les ouvrages visés dans les réclamations formulées par le sieur Séron sous les chefs ci-dessus et qu'il est reconnu par le Ministre que l'avant-métré, où ces ouvrages étaient comptés comme devant être exécutés en maçonneries de moellons bruts n'a pas été remis à l'entrepreneur, que, dans ces circonstances, ce dernier est fondé à réclamer pour lesdits ouvrages le prix du travail qu'il

a effectivement exécuté sous la surveillance et le contrôle des ingénieurs sans observation de leur part.

Mais, considérant que l'Etat conteste que les maçonneries exécutées soient des maçonneries en moellons têtués et que le rejointoyement ait été fait ; qu'il y a lieu en conséquence de charger les experts de rechercher quel est le travail qui a été effectivement exécuté et quels prix doivent être appliqués ;

VI. *En ce qui concerne les maçonneries des murettes dans les fossés latéraux des tranchées (art. 23, 3e chef des réclamations de la 1re série)* : — Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'une note de service a indiqué à l'entrepreneur les conditions dans lesquelles doivent être exécutées les murettes, ouvrages dont l'exécution était complètement étrangère aux prévisions du projet primitif et les prix qui seraient appliqués ; que le sieur Séron, n'ayant formulé aucune protestation ni réserve, doit être réputé avoir accepté ces prix et n'est dès lors pas recevable à en demander la révision ;

VII. *En ce qui concerne la somme de 141 fr. 87 c. réclamée par l'entrepreneur comme représentant le solde des travaux de construction d'un puisard et d'un aqueduc dans l'ancienne propriété Marchand (art. 52 des réclamations de la 1re série)* : — Considérant qu'en admettant que les sieurs Dampenon et Bougenot aient, comme le soutient l'administration, pris envers elle l'engagement de payer une partie des dépenses de construction des ouvrages indiqués ci-dessus, le Ministre n'est pas fondé à se prévaloir de cet engagement, auquel le sieur Séron est resté étranger, pour refuser d'acquitter aux mains de cet entrepreneur la totalité de la somme à laquelle a été réglé le travail commandé par les ingénieurs ; qu'il appartient seulement à l'Etat de réclamer aux sieurs Dampenon et Bougenot la partie des dépenses que ces derniers auraient pris à leur charge ;

Considérant qu'aucune contestation n'étant soulevée sur le montant du solde réclamé par le sieur Séron pour les travaux de construction du puisard et de l'aqueduc dans l'ancienne propriété Marchand, il y a lieu de condamner l'Etat à lui payer la somme indiquée ci-dessus de 141 fr. 87 c.

VIII. *En ce qui concerne les réclamations de la 2e série qui tendent à la revision des prix de transport de déblais comptés par l'administration* : — Considérant que le Ministre des travaux publics et le sieur Séron sont d'accord pour reconnaître que d'après le marché on doit compter — comme transportés à la brouette les déblais employés à moins de 70 mètres du lieu d'extraction, exception faite pour ceux employés dans la longueur répondant au même profil, pour lesquels un prix

spécial de transport est inscrit au bordereau, — comme transportés au tombereau tous les déblais employés à une distance comprise entre 70 et 200 mètres ; comme transportés en wagon tous les déblais employés à une distance supérieure à 200 mètres ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que de nombreuses et importantes modifications ont été apportées au projet primitivement arrêté et d'après lequel avaient été établis le mouvement des terres et les distances moyennes indiquées dans l'avant-métré pour chacune des trois catégories de transport (transport à la brouette, au tombereau ou en wagons) sans qu'aucun avant-métré spécial, établi dans les conditions que prescrit l'art. 97 du cahier des charges ait fait connaître à l'entrepreneur les changements que ces modifications pouvaient apporter aux chiffres de l'avant-métré ;

Considérant que le décompte dressé par l'administration répartit les transports dans les quatre catégories prévues au marché (transport dans la longueur d'un même entre-profil, transport à la brouette, transport au tombereau et transport au wagon et applique pour les déblais comptés comme transportés à la brouette, au tombereau ou au wagon, les distances moyennes de l'avant-métré ;

Considérant que l'entrepreneur soutient que, ces distances moyennes ne correspondant plus à celles des transports réellement effectués à la suite des modifications prescrites, il y a lieu de reviser le compte de l'administration, en faisant état des distances effectives de transport pour les déblais de chaque catégorie ; que, d'autre part, le sieur Séron conteste les cubes comptés par l'administration pour chacune des catégories de transports ;

Considérant que l'administration, qui ne s'est pas conformée aux prescriptions de l'art. 97 du devis, ne saurait imposer à l'entrepreneur, pour le règlement du compte des transports des déblais tant prévus qu'imprévus, l'application de distances moyennes établies en prévision d'un projet qui a été profondément modifié, ces distances moyennes pouvant ne plus correspondre à celles des transports qu'a nécessités l'exécution des travaux conformément aux nouvelles dispositions arrêtées ; qu'il y a donc lieu d'annuler la disposition de l'arrêté attaqué qui a rejeté immédiatement la réclamation du sieur Séron et, en l'état de l'instruction, de charger les experts de procéder à la revision du compte des transports dans les conditions qui seront déterminées par la présente décision ;

IX. *En ce qui concerne les réclamations de la 4e série* : — Considérant que dans les 20 jours à partir de la notification du décompte définitif, le sieur Séron s'est borné à demander une indemnité de 20,000 fr. par application de l'art. 123 du cahier des charges, et l'allocation des in-

térêts du solde lui restant dû par l'Etat à partir du 4 août 1884, date de la réception provisoire ; que s'il a formulé ultérieurement une autre réclamation tendant à l'allocation d'une somme de 50,000 francs comprenant celle de 20,000 francs ci-dessus, cette demande présentée en dehors du délai fixé par l'art. 41 des clauses et conditions générales, a été à bon droit rejetée comme non recevable par le conseil de préfecture et que la réclamation originaire du sieur Séron peut seule faire l'objet d'un débat au fond devant le Conseil d'Etat ;

Considérant, en ce qui touche cette dernière réclamation, que l'art. 123 du devis, invoqué par le requérant, dispose que, dans le cas où la durée des travaux par suite de l'insuffisance des crédits excéderait quatre années, l'entrepreneur aura droit à une indemnité de 10,000 francs par an, à partir du commencement de la cinquième année ; que si l'exécution des travaux adjugés au sieur Séron a duré en fait quatre ans et demi environ, il ne résulte pas de l'instruction que la prolongation de la durée de l'entreprise au delà du temps fixé par l'article précité puisse être attribuée à l'insuffisance des crédits mis chaque année à la disposition des ingénieurs ; que, d'autre part, la circonstance alléguée que ces crédits n'auraient pu faire face au paiement des travaux exécutés n'est point de nature à justifier l'allocation d'une indemnité au profit de l'entrepreneur par application de l'art. 123 du cahier des charges ;

Considérant enfin que l'art. 49 du devis général dispose expressément qu'il ne sera jamais alloué d'indemnité sous aucune dénomination pour retard de paiement pendant l'exécution des travaux ; que, dès lors, le sieur Séron n'était pas fondé à demander qu'à raison de l'insuffisance prétendue des paiements d'acomptes faits au cours des travaux, le point de départ des intérêts fût fixé à une date antérieure à celle que prévoit l'art. 49 des clauses et conditions générales, c'est-à-dire à l'expiration du troisième mois qui a suivi la réception définitive ;

Sur la demande d'intérêts et d'intérêts des intérêts. — Considérant qu'il y a lieu de condamner l'Etat à payer les intérêts des sommes qui sont mises à sa charge par la présente décision à partir du 5 novembre 1885 et les intérêts des intérêts à partir des 20 septembre 1889, 25 septembre 1890, 5 décembre 1891, 16 décembre 1892, 19 décembre 1893, 17 janvier 1895, 22 janvier 1896, 12 juin 1897 et 6 juillet 1898, dates des demandes utiles de capitalisation des intérêts présentées tant devant le conseil de préfecture que devant le Conseil d'État ; que les demandes d'intérêts et d'intérêts des intérêts se rapportant aux chefs sur lesquels une expertise est prescrite doivent être renvoyées au conseil de préfecture qui devra y statuer en même temps qu'il se prononcera sur le fond des réclamations formulées sous ces chefs ;... (Arrêté réformé dans celles de ses dispositions

par lesquelles il a rejeté les réclamations présentées par le sieur Séron sous les chefs suivants : art. 1, 3e chef, art. 7, 3e chef, art. 22, 31, 32, 45 et 47 ; art. 26, 35, 1er chef, art. 35, 2e chef, art. 52 de la 1re catégorie, et réclamations de la 2e série ; il est alloué au sieur Séron une indemnité de 520 fr. 65 pour les déblais qui font l'objet de l'art. 1, 3e chef ; l'État paiera, d'autre part, à cet entrepreneur la somme de 141 fr. 87 pour solde des travaux d'un puisard et d'un aqueduc (art. 52 des réclamations de la 1re série) ; lesdites sommes porteront intérêts à partir du 5 novembre 1885, et les intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts, à partir des 20 septembre 1889, 25 septembre 1890, 5 décembre 1891, 16 décembre 1892, 19 décembre 1893, 17 janvier 1895, 22 janvier 1896, 12 juin 1897 et 6 juillet 1898 ; outre la mission qui leur a été donnée par l'arrêté du conseil de préfecture, du 27 juillet 1894, les experts désignés devant ce conseil rechercheront si le sieur Séron a droit à une plus-value pour les dragages à l'emplacement des fondations des murs des prés de Vaux, y compris les dragages de l'ancien barrage et, dans le cas de l'affirmative, ils évalueront le montant de cette plus-value (art. 7, 3e chef des réclamations de la 1re série) ; ils rechercheront quelle est la nature des maçonneries exécutées pour la construction des ouvrages qui font l'objet des réclamations présentées par le sieur Séron sous les art. 22, 31, 32, 45 et 47, et quels prix doivent être appliqués ; ils donneront leur avis sur la question de savoir si l'exécution des quantités supplémentaires d'enrochements au prix du bordereau a causé un préjudice au sieur Séron et, dans le cas de l'affirmative, ils évalueront l'indemnité qu'il conviendrait d'allouer à l'entrepreneur par application de l'art. 32 des clauses et conditions générales (art. 26 des réclamations de la 1re série) ; ils rechercheront quelle épaisseur de déblais il était nécessaire d'enlever au-dessus de la voûte des souterrains pour permettre l'exécution des chapes en ciment et fixeront, le cas échéant, le cube supplémentaire de déblais à porter en compte tant pour l'extraction que pour le transport (art. 35, 1er et 2e chefs) ; ils procéderont à la revision du compte des transports qui devra être établi de la façon suivante : les experts rangeront dans une 1re catégorie les déblais employés dans la longueur du même entre-profil ; dans une deuxième catégorie, les déblais employés à une distance inférieure à 70 mètres, qui doivent être comptés comme transportés à la brouette ; dans une troisième catégorie, les déblais employés à une distance comprise entre 70 et 200 mètres, qui doivent être comptés comme transportés au tombereau ; dans une quatrième catégorie les déblais employés à une distance supérieure à 200 mètres qui doivent être comptés comme transportés au wagon ; ils rechercheront pour chacune des trois dernières catégories quelle est la distance moyenne des transports ef-

fectués et fixeront les nouveaux prix à appliquer en tenant compte de cette distance moyenne, ainsi que la somme à payer à l'entrepreneur pour l'ensemble des transports (réclamation de la 3e catégorie); les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra : 1° sur les réclamations formulées par le sieur Séron sous les art. 7, 3e chef, 22, 31, 32, 45 et 47 ; 26, 33, 1er et 2e chefs de la 1re catégorie, et sur les réclamations de la 2e catégorie, après qu'il aura été procédé à l'expertise prescrite par la présente décision ; 2° sur les demandes d'intérêts et d'intérêts des intérêts des sommes dont l'État pourra être reconnu débiteur sur ces chefs ; surplus des conclusions rejeté ; l'État supportera les dépens.

(N° 168)

[5 mai 1899]

Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. (Sieur Séron).

Retenues pour détériorations ou pertes de matériel, imposées à l'entrepreneur par le cahier des charges. — Il n'y a pas lieu de l'en exonérer par le motifs que certains travaux ont été exécutés par des ouvriers étrangers à l'entreprise, l'Administration s'étant réservé le droit d'employer ces ouvriers ; il appartient seulement à l'entrepreneur de prouver que les pertes ou détériorations proviennent du fait de ces derniers (1).

Objet de la retenue. — La retenue pour matériel détérioré doit porter, non sur la valeur à l'état neuf de ce matériel, mais sur la moins-value résultant des détériorations (I).

Procès-verbal de récolement du matériel prétendu inexact : vérication ordonnée (I).

Retenue pour transport en régie du matériel épars le long de la voie lors de l'achèvement des travaux, non justifiée, suppression (II).

I. Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à le faire exonérer de la retenue qui lui a été imposée pour matériel perdu ou détérioré (réclamations de la 2e série art. 1 et 2). — Considérant que

l'art. 7 § 2 du cahier des charges dispose que l'entrepreneur prendra le matériel en charge; le fera transporter et distribuer sur la ligne par tels moyens qu'il jugera convenables et en sera responsable jusqu'à la réception de la voie; qu'il lui sera retenu la valeur du matériel reconnu détérioré ou perdu à la suite de l'inventaire qui sera dressé à cette époque;

Considérant que le sieur Séron n'est pas fondé, pour décliner la responsabilité édictée par cet article à se prévaloir de la circonstance que des travaux auraient été exécutés avant la réception de ses ouvrages par des ouvriers étrangers à l'entreprise; qu'en effet l'administration s'était réservée de faire exécuter des travaux sur la ligne pendant la pose de la voie et que l'usage qu'elle a fait de cette faculté ne pouvait dispenser le sieur Séron de l'obligation de surveiller le matériel dont il avait pris charge; qu'il lui appartient seulement de fournir la preuve que les détériorations et les pertes du matériel que l'Administration a mises à sa charge incombent à des personnes étrangères à son entreprise.

Considérant d'autre part, que le sieur Séron soutient que le procès-verbal de récolement du matériel est inexact et que les quantités indiquées comme livrées à l'entrepreneur ne correspondent pas à celles dont il a régulièrement pris charge et qu'une vérification est nécessaire sur ces points;

Considérant que la retenue pour matériel détérioré doit porter, non pas comme le prétend l'Administration, sur la valeur à l'état neuf de ce matériel, mais sur la moins-value résultant des détériorations; qu'en l'état de l'instruction il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué dans celle de ses dispositions qui a rejeté immédiatement les réclamations de l'entrepreneur et de charger les experts de chercher quelles sont les quantités prises en charge par l'entrepreneur, de vérifier l'exactitude du procès-verbal de récolement dressé par l'Administration, d'apprécier quelle part de responsabilité dans les pertes et les dégradations de matériel peut incomber aux personnes étrangères à l'entreprise, d'évaluer enfin les retenues qu'il y a lieu de faire supporter au sieur Séron pour les pertes et les dégradations du matériel qui seront reconnues à sa charge;

II. En ce qui concerne la retenue pour transport de matériel épars le long de la voie (art. 6 des réclamations de la 2e catégorie). — Considérant que le Ministre des travaux publics reconnaît que la retenue de 994 fr. 45 qui a été opérée sur les sommes dues au sieur Séron à raison du transport en régie du matériel épars le long de la voie lors de l'achèvement des travaux n'est pas justifiée; qu'il y a donc lieu, faisant droit aux conclusions du sieur Séron, de supprimer cette retenue et de condamner l'Etat à rembourser ladite somme de 994 fr. 45 avec les intérêts à partir du 16 septembre 1885;

En ce qui concerne les intérêts des intérêts de ladite somme : —... (Arrêté réformé dans celles de ses dispositions par lesquelles il a rejeté le 2[e] chef de l'art. 3 et le 2[e] chef de l'art. 4 des réclamations de la première série ainsi que les art. 1, 2 et 3 des réclamations de la seconde série ; l'Etat paiera au sieur Séron la somme de 994 fr. 45, qui lui a été retenue à tort sur le montant du décompte à raison du transport en régie du matériel épars le long de la voie lors de l'achèvement des travaux avec les intérêts à partir du 16 septembre 1885 et les intérêts des intérêts à partir des 20 septembre 1889, 25 septembre 1890, 5 décembre 1891, 16 décembre 1892, 19 décembre 1893, 5 février 1895, 9 novembre 1896 et 29 juin 1898 ; outre la mission qui leur a été donnée par le conseil de préfecture, les experts désignés devant ce conseil rechercheront si, dans le cas où les 1,912$^{m^3}$,740 de ballast qui font l'objet du 2[e] chef de l'article 3 des réclamations de la 1[re] série seraient insérés au décompte, une indemnité serait due au sieur Séron et quel serait le montant de cette indemnité, si l'éboulement de la tranchée de la Pante et les ordres de l'Administration ont eu pour conséquence d'imposer à l'entrepreneur des conditions d'exécution des travaux plus onéreuses que celles en vue desquelles ont été établis les prix du bordereau, et, dans le cas de l'affirmative, quelle indemnité il conviendrait d'allouer au sieur Séron (art. 4, 2[e] chef des réclamations de la 1[re] série); les experts rechercheront quelles sont les quantités de matériel prises en charge par l'entrepreneur ; ils vérifieront l'exactitude du procès-verbal de récolement dressé par l'Administration ; ils apprécieront quelle part de responsabilité dans les dégradations et les pertes de matériel peut incomber aux personnes étrangères à l'entreprise ; ils évalueront enfin les retenues qu'il y aura lieu de faire supporter au sieur Séron pour les pertes et les dégradations de matériel qui seront reconnues à sa charge ; l'Etat et le sieur Séron sont renvoyés devant le conseil de préfecture pour y statué à nouveau : 1° sur les réclamations qui font l'objet de l'article 3 ci-dessus, après qu'il aura été procédé à l'expertise prescrite par la présente décision ; 2° sur les demandes d'intérêts et d'intérêts des intérêts des sommes dont l'Etat pourra être reconnu débiteur sur ces chefs ; surplus des conclusions du sieur Séron rejeté ; l'Etat supportera les dépens).

(N° 169)

[5 mai 1899]

Travaux publics. — Expertise. — Honoraires des experts. Mode de calcul. — Décret du 18 janvier 1890. (Sieur Robinet).

L'article 3 du décret du 18 janvier 1890 n'alloue aux experts une rémunération calculée à raison de 2 % sur le montant du décompte qu'autant qu'ils ont été appelés à procéder, à défaut de l'architecte, à la vérification et au règlement des mémoires de l'entrepreneur, et non au cas où ils ont été chargés seulement d'examiner le bien-fondé des réclamations présentées par l'entrepreneur contre le décompte dressé par les ingénieurs; dans cette dernière hypothèse, il y a lieu de calculer les honoraires ex æquo et bono.

Considérant que le requérant soutient que les experts avaient droit, conformément à l'article 3 du décret du 18 janvier 1890, à une rémunération calculée à raison de 2 % sur le montant des articles du décompte dont la vérification leur a été confiée ;

Mais considérant que ledit article n'alloue aux experts des honoraires proportionnels au taux de 2 % qu'autant qu'ils ont été appelés à procéder, à défaut de l'architecte, à la vérification et au règlement des mémoires de l'entrepreneur ; que tel n'est pas le cas de l'espèce, les experts ayant été chargés seulement d'examiner le bien-fondé des réclamations présentées par la Société Hallier et Moussard contre les décomptes dressés par les ingénieurs; qu'il n'y a donc lieu d'appliquer la disposition précitée du décret du 18 janvier 1890 ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction, notamment des pièces produites, qu'en comptant au requérant, en dehors de ses déboursés et de ses frais de voyages dont le règlement n'est pas contesté, 417 vacations, le conseil de préfecture a tenu un juste compte de l'importance, des difficultés et de la valeur de l'expertise et équitablement fixé la rémunération due au sieur Robinet pour les soins qu'il y a donnés (Rejet).

(N° 170)

[5 mai 1899]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Exemptions. Terrains clos et attenant aux habitations. (Sieur Guillot)

Ne saurait bénéficier de l'exemption de la servitude d'occupation temporaire, accordée par l'article 2 de la loi du 29 décembre 1892 aux terrains clos et attenant aux habitations, une parcelle séparée de la maison d'habitation par une cour de 200 mètres traversée par un chemin.

Vu la requête du sieur Guillot, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, avec toutes conséquences de droit et dépens, un arrêté en date du 23 mai 1896, par lequel le conseil de préfecture du département du Cher a autorisé le sieur Basset, entrepreneur des travaux d'entretien de la route nationale n° 143, à occuper temporairement une parcelle de sa propriété sise dans la commune de Culan, conformément à un arrêté préfectoral du 24 mai 1895 ; — *Ce faire, attendu* que la parcelle dont s'agit, dite « Champ de la Roche », est entièrement close d'une haie vive ou sèche équivalente à un mur, suivant les usages du pays ; qu'elle est attenante à l'habitation dont elle n'est séparée que par une cour qui en est une dépendance directe; que la seule issue existant dans la clôture du champ donne sur cette cour; qu'ainsi le champ de la Roche ne pouvait, par application de l'article 2 de la loi du 29 décembre 1892, être soumis à la servitude d'occupation temporaire :

Vu la loi du 29 décembre 1892 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la parcelle dite « Champ de la Roche » appartenant au domaine du Dranlot et figurant au plan cadastral de la commune de Culan sous le numéro 192 de la section C, n'est pas attenante aux habitations du domaine, dont elle est séparée par une cour de 200 mètres environ, traversée par un chemin, qu'ainsi le sieur Guillot n'est pas fondé à soutenir que la parcelle dont s'agit devait être exemptée, par application de l'article 2 de la loi du 29 décembre 1892, de la servitude d'occupation temporaire... (Rejet).

(N° 171)

[5 mai 1899]

Travaux publics communaux. — Architecte municipal. — Construction d'un lycée. — Traitement fixe. — Honoraires proportionnels. (Ville d'Auxerre contre sieur Moreau).

Bien qu'un architecte reçoive un traitement fixe, n'y a-t-il pas lieu de lui allouer des honoraires proportionnels au montant des travaux de construction d'un lycée, dirigés par lui, si ces honoraires (inférieurs à 5 %), à raison précisément de ce qu'il touchait déjà un traitement fixe étaient prévus au projet soumis à la municipalité et approuvé par celle-ci et par le Ministre de l'Instruction publique. — Rés. aff.

Considérant que la ville d'Auxerre soutient qu'il n'est dû au sieur Moreau aucun honoraire proportionnel au montant des travaux de construction du lycée de jeunes filles par le motif que cet architecte recevait de la ville un traitement fixe ;

Considérant qu'à l'avant-métré des travaux de ce lycée, tel qu'il a été adopté par le conseil municipal et approuvé par le Ministre de l'Instruction publique figure une somme de 20,000 francs pour indemnité à l'architecte et frais de surveillauce ; que, répondant à une demande du Ministre de l'Instruction publique, le maire d'Auxerre a, par lettre du 25 mars 1890, fait connaître que la somme ci-dessus indiquée représentait les honoraires proportionnels qui devaient être alloués au sieur Moreau et qui étaient calculés à un taux inférieur à 5 % du montant des travaux à raison du traitement fixe que recevait déjà cet architecte ; que le Ministre a approuvé dans ces conditions le projet des travaux et qu'au traité passé entre la ville et l'Etat, il a été porté une somme égale pour honoraires de l'architecte et frais de surveillance ; que, dès lors, la ville n'est pas fondée à soutenir que le sieur Moreau n'avait pas droit à des honoraires proportionnels ;

En ce qui concerne les demandes d'intérêts des intérêts présentées par le sieur Moreau : — Considérant que le sieur Moreau a demandé les intérêts des intérêts les 26 novembre 1896 et 9 novembre 1898, qu'à chacune de ces dates il lui était dû plus d'une année d'intérêts ; que, dès lors, il y a lieu de faire droit à ses conclusions ;... (Requête de la ville rejetée ; intérêts des sommes allouées par le conseil de préfecture au sieur Moreau capitalisés aux dates des 26 novembre 1896 et 9 novembre 1898 ; dépens supportés par la ville).

(N° 172)

[19 mai 1899]

Communes.— Eaux.
(Commune de Pantin. — Ville de Reims).

Tarif de la commune la plus favorisée du département appliqué à la commune de Pantin, par application du cahier des charges — service non augmenté (Commune de Pantin, 1re esp.).

Epuration des eaux vannes de Reims. — Subvention accordée par l'Etat — partage avec la ville par application du cahier des charges. Compagnie des eaux vannes, 2e esp.).

1re ESP. — *Commune de Pantin et Compagnie générale des eaux.*

Vu la requête pour la commune de Pantin, tendant à ce qu'il plaise au Conseil, annuler un arrêté du 14 janvier 1896 par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine a rejeté la réclamation qu'elle avait présentée contre la Compagnie générale des eaux, à l'effet d'obtenir une réduction du tarif d'abonnement ;

Vu la loi du 28 pluviose an VIII ;

Considérant, d'une part, qu'aux termes de l'art. 6 du traité du 6 mai 1882 intervenu entre la commune de Pantin et la Compagnie générale des eaux, au cas où dans l'avenir, le prix de l'eau viendrait à être diminué dans l'une quelconque des communes du département de la Seine, Paris et Neuilly exceptés, la Compagnie sera tenue de réduire le tarif de Pantin, au taux de la commune la plus favorisée.

Considérant d'autre part, que le même article détermine les quantités d'eau que la Compagnie devra livrer à titre gratuit, à la commune, mais qu'il ne prévoit pas que, dans aucun cas, cette fourniture gratuite pourra être augmentée au cours de la concession ; que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que le conseil de préfecture, après avoir constaté que la Compagnie générale avait fait bénéficier la commune de Pantin de la réduction de prix consentie à la commune de Charenton, qui jouit actuellement du tarif le plus favorable, a rejeté les conclusions de la requérante, tendant à obtenir une augmentation de la fourniture gratuite à laquelle elle a droit ; ... (Rejet, commune condamnée aux dépens).

2ᵉ ESP.. — *Compagnie des eaux vannes contre la ville de Reims.*

Vu la requête pour la compagnie des eaux vannes tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté en date du 29 novembre 1893, par lequel le conseil de préfecture du département de la Marne a rejeté sa demande, ayant pour objet la restitution par la ville de Reims d'une somme de 10,750 fr...., condamner la ville de Reims à payer à la compagnie requérante la somme de 20,900 fr. 25 représentant le montant de la moitié des deux premières annuités de la subvention allouée par le Ministre de l'agriculture qui a été retenue par elle sur les sommes qu'elle devait à la compagnie ; allouer les intérêts de cette somme à la société requérante et condamner la ville de Reims aux dépens ;

Vu la loi du 28 pluviose an VIII ;

Considérant que par un traité approuvé le 9 août 1887 la Compagnie des eaux-vannes s'est engagée envers la ville de Reims à épurer en les employant en irrigations agricoles les eaux débitées par les égouts de cette ville et qu'il a été stipulé que dans le cas où l'entreprise qui faisait l'objet du contrat obtiendrait une subvention quelconque de l'Etat, la ville aurait droit à la moitié de cette subvention ;

Considérant que des terrains ont été mis à la disposition de la Compagnie des eaux-vannes pour l'épuration des eaux d'égout, conformément à l'art. 3 du traité ; que la Compagnie a en outre acquis ou loué 250 hectares environ de terrain qu'elle a aménagés pour une exploitation agricole et sur lesquels elle a fait procéder à des irrigations au moyen des eaux d'égout ; qu'à la date du 4 août 1890, le Ministre de l'Agriculture lui a accordé à raison de cette exploitation une subvention de 100.000 fr.: que la Compagnie des eaux-vannes soutient que la ville de Reims n'est pas fondée à demander que la moitié de cette subvention lui soit attribuée par application de l'art. 23 du traité ci-dessus rappelé ;

Considérant que d'après le traité passé entre la ville de Reims et la Compagnie des eaux-vannes les eaux d'égout doivent être épurées en les employant en irrigations agricoles ; que ces irrigations doivent avoir lieu non seulement sur les terrains constituant le champ d'épuration proprement dit, mais encore sur tous autres que la Compagnie pourrait posséder à un titre quelconque ; qu'il a été convenu que la Société des eaux-vannes aurait le droit de déverser sans aucune rétribution les eaux épurées provenant de ses propres terrains dans les canaux évacuateurs de la ville et qu'elle n'aurait à payer aucune redevance pour l'irrigation des terrains achetés ou loués par elle lors de la signature du traité définitif ; qu'ainsi il a été prévu que la Compagnie pourrait faire des irrigations sur les terrains possédés par elle en dehors de ceux indiqués aux art. 14, 14 *bis* et 15 du traité et que les parties n'ont pas entendu limiter l'objet

de l'entreprise aux seules irrigations agricoles effectuées sur le champ d'épuration proprement dit ; que par suite la ville de Reims était fondée à se prévaloir des dispositions de l'art. 23 du traité pour demander l'allocation à son profit de la moitié de la subvention accordée par le Ministre de l'Agriculture à la Compagnie des eaux-vannes ;... (Rejet. La Compagnie des eaux-vannes supportera les dépens de première instance et d'appel).

(N° 173)

[19 mai 1899]

Communes. — Chemins vicinaux. — Usurpation.— Question de propriété.
(Dame Granger).

Les arrêtés de classement attribuant définitivement aux chemins vicinaux le sol compris dans les limites qu'ils déterminent, l'usurpation de ce sol constitue une contravention qui doit être réprimée alors même que le propriétaire du terrain incorporé n'aurait pas touché l'indemnité à laquelle il pouvait avoir droit.

Contravention de voirie ; procédure ; arrêté du conseil de préfecture ; textes appliqués, visés et non rapportés ; annulation en la forme.

Désistement : il n'y a pas lieu de donner acte d'un désistement qui n'est pas pur et simple.

Considérant que le désistement de la dame Granger n'est pas pur et simple ; que, dès lors, il doit être statué sur la requête ;

Considérant que, d'après l'article 48 de la loi du 22 juillet 1889, lorsque le conseil de préfecture prononce en matière répressive, les dispositions législatives dont il fait l'application doivent être textuellement rapportées ;

Considérant que le conseil de préfecture s'est borné, dans l'arrêté attaqué, à viser sans les rapporter textuellement les dispositions législatives dont il faisait l'application ; que, par suite, et sans qu'il soit besoin d'examiner l'autre moyen de forme soulevé par la requérante, cet arrêté doit être annulé ;

Mais considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement au fond ;

Au fond : — Considérant qu'il résulte des dispositions combinées de l'art. 86 de la loi du 10 août 1871 et de l'art. 15 de la loi du 21 mai 1886, que l'arrêté de la commission départementale portant fixation de la largeur d'un chemin vicinal attribue définitivement au chemin le sol compris dans les limites qu'il détermime, et que le droit des propriétaires riverains se résout, dès ce moment, en un droit à indemnité ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la parcelle de terrain sur laquelle la dame Granger a établi des clôtures a été comprise dans les limites assignées au chemin vicinal ordinaire n° 1 de la commune d'Albens par l'arrêté de la commission départementale de la Savoie, en date du 25 février 1893, prononçant l'élargissement dudit chemin ; qu'il suit de là que, sans s'arrêter à la question préjudicielle de propriété soulevée par la requérante, il y a lieu de condamner la dame Granger à restituer au chemin vicinal la parcelle par elle usurpée et à rétablir les lieux dans leur état primitif ;... (Arrêté annulé. Dame Granger condamnée à la restitution de la parcelle usurpée, au rétablissement des lieux dans leur état primitif et aux frais du procès-verbal).

(N° 174)

[19 mai 1899]

Travaux publics. — Résiliation. Décompte.
(Commune de Sarrola-Carcopino)

Lorsque la résiliation est demandée par les deux parties, elle peut être prononcée sans indemnité spéciale, si l'entrepreneur n'était pas fondé à l'obtenir et si la commune est dédommagée par la décision relative au décompte.

Ouvrages incendiés avant leur réception ; perte à la charge de l'entrepreneur. Dégradation d'un mur due à un vice du plan approuvé par la commune, réfection à la charge de celle-ci.

Retenue de garantie : elle doit rester aux mains de la commune alors que l'entrepreneur a reçu une somme supérieure au montant de son décompte.

Vu : 1° LA REQUÊTE pour la commune de Sarrola-Carcopino, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté en date du 24 mars 1888 par lequel le conseil de préfecture du département de la Corse a déclaré résilié

le marché du sieur Luciani, entrepreneur des travaux de construction de la maison d'école de Sarrola-Carcopino, a condamné la commune à lui payer la somme de 2,554 fr. 05 c. avec intérêts à dater du 25 décembre 1885 et a compensé entre les parties les frais d'expertise et les dépens;

VU : 2° LA REQUÊTE pour la commune de Sarrola-Carcopino, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté en date du 18 décembre 1889 par lequel le conseil de préfecture du département de la Corse a condamné la commune requérante à payer au sieur Luciani la somme de 4,724 fr. 89 c., montant de la retenue de garantie, avec intérêts à dater du 25 avril 1889 et a mis à sa charge les dépens;

Vu la loi du 28 pluv. an VIII, et l'art. 1154 du Code civil.

En ce qui touche la résiliation : — Considérant qu'elle a été prononcée par l'arrêté attaqué à la demande des deux parties; que, d'une part, si l'entrepreneur y a conclu dans sa requête introductive d'instance, il résulte tant du rapport d'expert que des autres éléments de l'instruction qu'il ne se trouvait dans aucun des cas pouvant lui permettre d'obtenir la résiliation de son marché; qu'ainsi il n'est pas fondé à se plaindre que cette résiliation n'ait pas été prononcée à son profit; que, d'autre part, s'il y a lieu de la maintenir en faveur de la commune, celle-ci ne justifie pas que, par l'abandon des chantiers, l'entrepreneur lui ait causé d'autre dommage que celui dont elle obtient la réparation par la présente décision;

En ce qui touche la valeur des ouvrages incendiés : — Considérant que les travaux exécutés par l'entrepreneur n'ont fait à aucun moment l'objet d'une réception même provisoire; qu'il suit de là que la perte résultant de l'incendie du 16 avril 1886 doit être laissée à la charge du sieur Luciani et qu'il y a lieu de retrancher du montant des travaux par lui exécutés la valeur de ceux qui ont péri à cette date et que les experts ont fixé à la somme de 7,700 francs.

En ce qui touche les travaux terminés : — Considérant qu'il résulte de l'expertise que le mauvais état du mur de soutènement est dû à un vice du plan approuvé par la commune; qu'ainsi elle n'est pas fondée à demander que la somme de 258 francs, représentant les frais de réfection de ce mur, soit retranchée du décompte;

En ce qui touche les travaux non terminés, les approvisionnements et les échafaudages : — Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué au sieur Luciani le montant des travaux non terminés, des approvisionnements et des échafaudages, qui sont susceptibles d'être utilisés par la commune pour l'achèvement des travaux;

Considérant que de ce qui précède, il résulte que le montant des tra-

vaux terminés et non terminés, des approvisionnements et des échafaudages qui doivent être payés à l'entrepreneur par la commune, s'élève, retranchement préalablement opéré de 7,700 francs, valeur des ouvrages incendiés, à 41,517 fr. 63 c.; qu'il y a lieu toutefois de déduire de cette somme celle de 1,660 fr. 68 c. représentant le rabais à 4 0/0 consenti par l'entrepreneur ; qu'il suit de là que la somme totale à laquelle il a droit est de 39,856 fr. 95 c.;

Considérant qu'il n'est pas contesté que la commune a payé à l'entrepreneur des acomptes s'élevant en totalité à 39,970 francs ; qu'ainsi, le sieur Luciani doit être condamné à rembourser à la commune la somme de 113 fr. 05 c.;

Sur les intérêts et les intérêts des intérêts...

En ce qui touche la retenue de garantie : — Considérant que les acomptes payés par la commune à l'entrepreneur étant supérieurs au montant de son décompte, c'est-à-dire que le conseil de préfecture a condamné la commune à lui payer une somme de 4,724 fr. 89 c. à titre de retenue de garantie;... (Arrêtés des 24 mars 1888 et 18 décembre 1889 annulés. Le sieur Luciani paiera à la commune de Sarrola-Carcopino la somme de 113 fr. 05 avec intérêts, à dater du 27 novembre 1894, capitalisés aux dates des 8 juin 1896 et 6 mai 1899. Les dépens et les frais d'expertise seront supportés par le sieur Luciani).

(N° 175)

[19 mai 1899]

Travaux publics. — Architectes. Honoraires. Responsabilité.
(Commune d'Ambérieu contre Sieur Moncorger)

Honoraires. — Lorsqu'un architecte a dressé sur la demande expresse de la commune plusieurs projets pour le même travail il lui est dû des honoraires pour les projets susceptibles d'exécution et que des circonstances non imputables à l'architecte ont fait écarter ; mais il ne lui en est pas dû pour un projet qui n'est que la reproduction d'un projet précédent (Commune d'Ambérieu, 1re esp.).

— Les projets de grille et de chauffage non prévus au projet primitif donnent lieu à l'allocation d'honoraires spéciaux (Commune d'Ambérieu, 1re esp.).

Responsabilité. Mur de soutènement d'un abreuvoir; dégradations dues pour partie à son insuffisance de fondation et pour partie à l'action des eaux provenant d'une rue; responsabilité partagée entre l'architecte et la commune (*Vialar*, 2e *esp.*).

Groupe scolaire — dégradations dues à un vice du sol; responsabilité de l'architecte engagée; travaux de consolidation mis à sa charge (*Hérit. Drogart*, 3e *esp.*).

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Moncorger a été chargé, en 1883, par la commune d'Ambérieu-en-Bugey de rédiger les projets de construction d'un groupe scolaire; que, de 1883 à 1889, il a successivement présenté à l'approbation du conseil municipal quatre projets et que, c'est le second de ces projets qui portait la date du 1er juin 1887 et avait été approuvé par le Ministre de l'instruction publique en 1888, qui a été mis à exécution en 1890 et sur lequel la commune a payé au sieur Moncorger les honoraires au taux convenu en 1883;

Considérant que, dans sa requête susvisée, la commune soutient que c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué au sieur Moncorger des honoraires à raison des trois projets non exécutés et des projets relatifs à l'établissement des grilles et clôtures et au système de chauffage;

Considérant, d'une part, que les projets portant les dates des 28 septembre 1883 et 21 septembre 1888 constituaient un travail complet susceptible d'être exécuté et que c'est sur la demande expresse de la municipalité que le sieur Moncorger a dû les modifier; que, s'ils n'ont pas été exécutés à raison des circonstances non imputables à l'architecte, la commune ne saurait se prévaloir de ce fait pour refuser au sieur Moncorger la rémunération de son travail; que l'arrêté attaqué a fait une exacte appréciation des sommes qui lui étaient dues pour la confection de ces deux projets en les fixant à 2,414 fr. 70 c. pour le premier projet et à 1,261 fr. 68 c. pour le deuxième;

Considérant, d'autre part, que les devis relatifs aux grilles et clôtures et au système de chauffage constituaient un travail spécial qui n'avait pas été prévu lors de l'établissement du projet primitif et qu'il sera fait une exacte appréciation des droits du sieur Moncorger en lui allouant à titre d'honoraires, une somme de 278 fr. 90 c. pour le premier de ces deux projets et de 107 fr. 85 c. pour le deuxième;

Mais considérant que le projet dressé par le sieur Moncorger le 1er janvier 1889 n'est, sauf de légères modifications, que la reproduction du projet du 1er juin 1887 qui a été mis en exécution; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a alloué au sieur Moncorger une somme de 1,660 fr. 04 c. pour la rédaction de ce projet;

Considérant que de ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu de réduire

de 5,769 francs à 4,063 fr. 13 c. la somme allouée au sieur Moncorger; ...(La somme de 5,769 francs allouée au sieur Moncorger par l'arrêté susvisé du conseil de préfecture du département de l'Ain en date du 25 juillet 1896 est réduite à 4,063 fr. 13 c., avec intérêts, à dater du 5 août 1894, capitalisés aux dates des 6 août 1897 et 16 décembre 1898. Le sieur Moncorger supportera la moitié des dépens exposés par la commune d'Ambérieu-en-Bugey.

2e ESP. — *Sieur Vialar.*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise, que les dégradations constatées dans le mur de soutènement construit pour le compte de la commune de Castelnau-de-Montmiral ont eu pour cause non seulement l'insuffisance des fondations de ce mur, mais encore l'action des eaux provenant de la rue de l'Eglise et se déversant derrière ce mur; qu'ainsi, c'est à tort que l'arrêté attaqué a décidé que la responsabilité de ces dommages incombait uniquement au sieur Vialar; qu'il sera fait une exacte appréciation de la responsabilité respective de l'architecte et de la commune en décidant que les frais de consolidation du mur seront supportés par moitié par l'architecte et par la commune;

Sur les frais d'expertise: — Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de décider qu'ils seront supportés par moitié par le sieur Vialar et par la commune; ...(Les frais de consolidation du mur de soutènement de l'abreuvoir et les frais d'expertise seront supportés par moitié par le sieur Vialar et par la commune de Castelnau-de-Montmiral).

3e ESP. — *Héritiers Drogart contre Commune de Baixas.*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dégradations constatées dans les bâtiments du groupe scolaire de Baixas construits sous la direction du sieur Drogart, architecte, ont été produits par l'instabilité du sol argileux sur lequel ils sont édifiés; que, pour faire écarter la responsabilité mise à la charge de leur auteur par l'arrêté attaqué, les requérants soutiennent qu'il avait prévu ce danger et qu'il l'avait signalé à l'administration municipale;

Mais considérant que si l'architecte estimait que le terrain mis à sa disposition n'était pas susceptible de supporter les constructions projetées, il ne devait pas se charger de l'exécution des travaux; que, d'autre part, il résulte de l'avis des experts que les dispositions prises en vue d'assurer la stabilité des fondations étaient insuffisantes; que, par suite, c'est à bon droit que le conseil de préfecture, à raison de la responsabilité qu'il a ainsi encourue, a condamné ses héritiers au paiement des travaux de consolidation évalués par les experts à la somme de 4,835 fr. 54 c. (Les intérêts

des sommes dues par les requérants à la commune de Baixas seront capitalisés le 12 mai 1899, pour produire eux-mêmes des intérêts à son profit à dater de ce jour; Les consorts Brogart sont condamnés aux dépens).

(N° 176)

[19 mai 1899]

Travaux publics. — Dommages aux usines sur un cours d'eau navigable; existence légale de l'usine antérieurement à l'édit de Moulins non établie; concession par l'archevêque de Reims; édit d'avril 1683 non applicable; pas d'indemnité.

(Ministre des travaux publics contre sieur Gilbert)

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la rivière de l'Aisne a été de tout temps navigable à Vailly; qu'ainsi le sieur Gilbert ne serait fondé à réclamer une indemnité à raison de la diminution de force motrice de son moulin résultant de l'exécution des travaux entrepris par l'Etat pour l'alimentation du canal de l'Aisne à l'Oise que dans le cas où il justifierait que ledit moulin a une existence légale;

Considérant que le sieur Gilbert n'a produit aucun titre antérieur à la promulgation de l'édit de Moulins; que s'il est fait mention dans des notes anciennes de l'existence d'un moulin à Vailly en 1138 et de la concession d'un moulin au même lieu faite à un sieur Liesse en 1538, il résulte de l'instruction que le sieur Gilbert n'est pas l'ayant cause des propriétaires de ces moulins et que l'établissement industriel qu'il exploite a été construit après 1619 en vertu d'une concession de l'archevêque de Reims faite soit à cette dernière date soit en 1626;

Considérant que le sieur Gilbert soutient, il est vrai, que la concession faite à ses auteurs par l'archevêque de Reims après 1566 suffit à donner une existence légale à son usine en vertu de l'édit d'avril 1683 qui a confirmé les églises en la possession et jouissance des droits sur les rivières qui leur avaient été conférés par les rois de France pour cause de dotation ou de fondation;

Mais considérant que cette disposition de l'édit de 1683 ne peut être invoquée dans la cause, le sieur Gilbert ne rapportant pas la preuve que le droit d'établir un moulin à Vailly ait été à aucune époque conféré par

l'autorité royale à l'église de Reims pour cause de dotation ou de fondation ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que le Ministre des travaux publics est fondé à soutenir que l'existence légale du moulin du sieur Gilbert n'est pas justifiée ; qu'il y a lieu en conséquence d'annuler l'arrêté attaqué et de rejeter la réclamation d'indemnité présentée par le sieur Gilbert devant le conseil de préfecture ; ...(Arrêté annulé. Demande d'indemnité rejetée).

(N° 177)

[2 juin 1899]

Travaux publics. — Offre de concours. — Département. — Chemins de fer. — Réalisation des conditions. — Demande d'ajournement de paiement.

(Département d'Eure-et-Loir contre Travaux publics)

Promesse de subventions faite à l'Etat par un département pour la construction de diverses lignes de chemins de fer ; demande tendant à ajourner le paiement pour partie jusqu'à l'établissement de certaines voies et pour le surplus jusqu'à la mise en exploitation de toutes les lignes qui ont fait l'objet de la loi du 31 juillet 1879. — Rejet : les subventions votées par le conseil général ont été affectées, non pas indivisément à l'ensemble du réseau concédé par la loi précitée, mais seulement à six des lignes alors projetées lesquelles sont construites.

Considérant que, sans contester ni le principe, ni le montant de sa dette, le département a demandé au conseil de préfecture de reconnaître qu'il était fondé à en ajourner le paiement pour partie jusqu'à la construction des lignes de Senonches à Nonancourt et de Senonches à Châteauneuf, et pour le surplus, jusqu'à la mise en exploitation de toutes les lignes qui ont fait l'objet de la loi du 31 juillet 1879, son engagement ayant été, d'après lui, subordonné à l'exécution de ces voies ferrées ;

Mais considérant que des termes mêmes dans lesquels cet engagement a été pris, il résulte que les subventions votées par le conseil général ont été affectées, non pas comme le soutient le département, indivisément à l'ensemble du réseau originairement concédé à la compagnie de chemins

de fer d'Orléans à Rouen, mais seulement à six des lignes alors projetées qui sont celles d'Orléans à Rouen (partie comprise dans les limites du département d'Eure-et-Loir), de Dreux à Maintenon, de Chartres à Auneau, d'Auneau à la limite du département d'Eure-et-Loir par Sainville, de Chartres à Brou, et de Voves à Toury, et dans une proportion déterminée pour chacune d'elles ;

Considérant que, toutes les lignes énumérées ci-dessus ayant été construites, le département, qui profite des avantages en vue desquels il s'est obligé, doit être condamné à payer les annuités, échues à la date de la présente décision, des subventions par lui promises ;

Sur les intérêts : — Considérant que l'Etat ne justifie pas avoir conclu à l'allocation des intérêts antérieurement au 3 janvier 1893 ; que cette date doit être prise comme point de départ des intérêts des annuités échues à ladite date ;

Sur les intérêts des intérêts : — Considérant que l'Etat a demandé la capitalisation des intérêts aux dates des 29 juin 1894, 12 novembre 1895, 10 décembre 1896, 10 juin 1897 et 31 décembre 1898 ; qu'il y a lieu, par application de l'article 1154 du code civil, d'accueillir ces demandes à l'exception de celle du 10 juin 1897, qui a été présentée moins d'un an après la précédente demande de capitalisation des intérêts ; (arrêté annulé ; le département d'Eure-et-Loir paiera à l'Etat les annuités, échues à la date de la présente décision, des subventions promises pour la construction des lignes incorporées au réseau des chemins de fer d'intérêt général par les lois des 18 mai 1878 et 31 juillet 1879 ; les annuités échues antérieurement au 3 janvier 1893 porteront intérêts à partir de cette date, et les intérêts seront capitalisés aux dates des 29 juin 1894, 12 novembre 1895, 10 décembre 1896, et 31 décembre 1898, pour produire eux-mêmes intérêts ; surplus des conclusions de l'Etat rejeté).

(N° 178)

[9 juin 1899]

Communes. — Maires. — Pouvoirs de police. — Mur menaçant ruine. — Servitude de reculement. — Nouveau plan d'alignement. — Impossibilité de s'y conformer. — Reconstruction sur l'emplacement actuel. (Sieur Chaix).

Arrêté du maire enjoignant aux propriétaires d'une maison de

démolir le mur de face menaçant ruine; accomplissement de toutes les formalités légales; régularité.

Mais cet immeuble ne peut pas être frappé de la servitude de reculement, alors que le peu de profondeur de la maison ne permet pas d'en reconstruire la façade conformément au nouveau plan d'alignement. — L'élargissement de la voie publique doit être opéré par voie d'acquisition amiable ou d'expropriation.

En conséquence, le maire commet un excès de pouvoir en se refusant à faire droit à la demande des propriétaires tendant à obtenir l'autorisation de réparer le mur de face de leur maison ou de le reconstruire sur son emplacement actuel.

... Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté, que le mur de face de la maison du sieur et de la dame Chaix, le long de la rue de la Sous-Préfecture, menaçait ruine; que toutes les formalités prescrites par les règlements ont été régulièrement observées; que, par suite, le maire d'Apt, en enjoignant aux époux Chaix de démolir ce mur, n'a pas excédé ses pouvoirs ;

Mais considérant que le peu de profondeur de cette maison ne permet pas d'en reconstruire la façade conformément au nouveau plan d'alignement; que, dès lors, cet immeuble ne peut être frappé de la servitude de reculement; et que l'élargissement de la voie publique doit être opéré par voie d'acquisition amiable ou d'expropriation ; qu'il suit de là que le maire d'Apt a commis un excès de pouvoir en se refusant, dans son arrêté du 10 février 1897 à faire droit à la demande présentée par les requérants et tendant à obtenir l'autorisation de réparer le mur de face de leur maison ou de le reconstruire sur son emplacement actuel (Arrêté du 10 février 1897, annulé; requête contre l'arrêté du 26 juin 1897, rejetée).

(N° 179)

[9 juin 1899]

Travaux publics. — décompte. — chemins de fer.
Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866.
(Sieurs Boulard et Marchal)

Art. 28. — Dommages résultant d'un cas de force majeure (ouragan), constatés dans les dix jours par un procès-verbal contradictoire: indemnité allouée à l'entrepreneur (VIII).

Art. 41. — Délai. — Réclamations présentées (I,II); motifs des réclamations (V) déduits plus de vingt jours après la notification du décompte: non recevabilité.

Acomptes. — Retard dans le paiement des acomptes. Rejet de la demande d'indemnité, par l'application de l'art. 49 des clauses et conditions générales (VII).

Attachements signés sans réserve: non recevabilité de l'entrepreneur à en contester les énonciations (IV).

Carrières.— Refus de moellons de mauvaise qualité provenant de l'une des carrières prévues au devis. Pas d'indemnité due, bien que cette carrière ne fournit que des matériaux du même genre: l'entrepreneur pourrait s'approvisionner à l'une des autres carrières prévues (IX).

Sujétions. — Un ordre de service ayant prescrit à l'entrepreneur de n'employer que des moellons de deux des sept carrières prévues au devis, il n'y a pas lieu d'établir pour ces moellons un prix nouveau, mais l'entrepreneur doit recevoir une indemnité (III).

Modifications aux prévisions du devis résultant d'ordres de service; graves sujétions: indemnité allouée à l'entrepreneur (VI)

Retards dans l'exécution des travaux par le fait de l'administration: indemnité allouée à l'entrepreneur (X).

En ce qui concerne la requête des sieurs Boulard et Marchal...

... I. *En ce qui concerne les enduits en première couche*: Considérant que, dans leur réclamation présentée dans les vingt jours de la notification du décompte, les sieurs Boulard et Marchal se sont bornés à demander le paiement d'une seconde couche d'enduit, qu'ils prétendaient avoir exécutée dans certains ouvrages; que c'est seulement dans leurs conclusions du 29 juillet 1892 qu'ils ont soutenu que les quantités portées au décompte pour les enduits en première couche étaient inférieures à celles réellement exécutées; que, par suite, leur réclamation n'était pas recevable aux termes de l'art. 41 du cahier des clauses et conditions générales.

... II. *Sur les conclusions des sieurs Boulard et Marchal tendant à ce qui leur soit alloué une somme de 24.906 francs par application de l'art. 32 des clauses et conditions générales*: Considérant que le décompte a été notifié aux entrepreneurs le 5 juin 1885; que c'est seulement dans leurs conclusions en date du 29 juillet 1892 que les sieurs Boulard et Marchal ont invoqué les dispositions de l'art. 32 du cahier

des clauses et conditions générales et demandé une indemnité à raison de la diminution de plus d'un tiers de certains ouvrages prévus au devis; que cette réclamation constituait une demande nouvelle; qu'elle a été rejetée à bon droit par le conseil de préfecture par application de l'art. 41 des clauses et conditions générales.

... III. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à ce qu'il leur soit alloué une somme de 8.142 francs pour les moellons piqués et mosaïque provenant exclusivement des carrières de Souppe et de Château-Landon*: Considérant que d'après l'art. 24 du devis les moellons de toutes espèces devaient provenir des carrières de Beaune-la-Rolande, Egry, Courcelles, Faye-aux-Loges, Briare, Souppes ou Château-Landon; que par un ordre de service, en date du 26 juillet 1882, les entrepreneurs ont été invités à approvisionner en pierre des carrières de Souppes et de Château-Landon tout le moellon smillé ou piqué et le moellon pour parement mosaïque nécessaire aux travaux de l'entreprise;

Considérant que les carrières de Souppes et de Château-Landon étaient prévues au devis; que, dès lors, les entrepreneurs ne sont pas fondés à demander qu'un prix nouveau soit établi pour les moellons dont s'agit par application de l'art. 29 du cahier des clauses et conditions genérales; mais qu'il a été reconnu par l'adminiistation elle-même que les entrepreneurs avaient droit à une indemnité à raison de l'emploi exclusif des moellons provenant de ces deux carrières qui leur a été imposé:

Considérant que les sieurs Boulard et Marchal n'établissent pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de l'indemnité qui leur était due en la fixant à 4.390 francs;

... IV. *En ce qui concerne les maçonneries des angles des murs des quais et des halles à marchandises*: Considérant que la maçonnerie des angles des murs des quais et des halles à marchandises a été portée sur les carnets d'attachements comme ayant été exécutée en moellons piqués ou smillés; que ces attachements et les décomptes des exercices 1882 et 1883 qui les reproduisent ont été acceptés sans réserve par les entrepreneurs; que, dès lors, la réclamation des sieurs Boulard et Marchal doit être rejetée par application des art. 39 et 41 du cahier des clauses et conditions générales;

... V. *En ce qui concerne les lits et joints de la pierre de taille.* Considérant que c'est seulement dans leur mémoire en date du 25 septembre 1885, produit plus de vingt jours après la présentation du décompte, que les entrepreneurs ont déduit les motifs de leur réclamation que, dès lors, cette réclamation n'était pas recevable aux termes de l'art. 41 du cahier des clauses et conditions générales;

... VI. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à ce que l'in-*

demnité de 500 francs allouée pour la construction du réservoir de la gare de Sully soit portée à 1,500 francs, et sur le recours incident du Ministre des travaux publics tendant à la suppression de toute indemnité : Considérant que des changements ont été apportés à la forme, aux dimensions du réservoir de la gare de Sully et aux matériaux à employer, à un moment où les fondations de ces ouvrages étaient déjà terminées et une partie des matériaux approvisionnés à pied d'œuvre; que, par suite de ces modifications, les travaux ont été exécutés dans des conditions plus difficiles et plus onéreuses que celles que les entrepreneurs avaient pu prévoir lors de l'adjudication; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a accordé une indemnité aux sieurs Boulard et Marchal; que, d'autre part, les entrepreneurs n'établissent pas que la somme qui leur a été allouée soit insuffisante;

... VII. *Sur les conclusions des sieurs Boulard et Marchal tendant à obtenir une indemnité de 34.718 fr. 31 c. pour les retards dans les paiements des acomptes* : Considérant qu'aux termes de l'art. 49 du cahier des clauses et conditions générales, les paiements ne peuvent être faits qu'au fur et à mesure des fonds disponibles, et qu'il n'est jamais alloué d'indemnité, sous aucune dénomination pour retard de paiement pendant l'exécution des travaux; que, dès lors, la réclamation des entrepreneurs doit être rejetée;

... VIII. *Sur le recours incident du Ministre des Travaux publics. — En ce qui concerne la somme de 670 francs allouée aux entrepreneurs à raison des dommages causés par un ouragan à la maison de garde au piquet n° 639* : Considérant qu'un ouragan survenu dans la nuit du 15 au 16 novembre 1882 a détruit une partie des travaux de cette maison de garde; que le Ministre soutient que la demande d'indemnité formée à raison de ce fait aurait dû être rejetée comme non recevable par le motif que les entrepreneurs n'auraient point signalé l'accident aux ingénieurs dans le délai fixé par l'art. 28 du cahier des clauses et conditions générales;

Mais considérant que, dès le 16 novembre 1882, il a été dressé contradictoirement un procès-verbal de constat des dommages causés par l'ouragan dans la nuit précédente; que, dès lors, le Ministre n'est pas fondé à se prévaloir de la déchéance ci-dessus indiquée;

Considérant d'autre part, que les experts ont été d'accord pour reconnaître qu'aucune négligence, imprévoyance, ni fausse manœuvre ne pouvaient être relevées à la charge des entrepreneurs dans la construction de la maison du garde; que le Ministre n'établit pas que le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de la somme due en la fixant à 670 francs;

... IX. *En ce qui concerne la somme de 1,745 francs allouée à raison du refus des moellons de la carrière de Fay-au-Loges approvisonnés à la station de Villemurlin*: Considérant que 200 mètres cubes de moellons provenant de la carrière de Fay-aux-Loges approvisionnés à la gare de Villemurlin ont été refusés par les ingénieurs à raison de leur mauvaise qualité; que les entrepreneurs n'ont pas établi que ce refus eût été injustifié et que les experts ont été d'accord pour reconnaître que les ingénieurs n'avaient fait qu'user du droit qui leur était conféré par le cahier des charges;

Considérant que deux des experts ont émis l'avis que la carrière de Fay-aux-Loges ne fournissait que des matériaux de mauvaise qualité et que les entrepreneurs ayant pu compter sur l'emploi des moellons de cette carrière, il y avait lieu de leur allouer un indemnité; que le conseil de préfecture a adopté leur avis sur ce point;

Mais considérant que la carrière de Fay-aux-Loges n'était pas la seule indiquée au devis et qu'il n'a jamais été prescrit aux sieurs Boulard et Marchal d'approvisionner des matériaux provenant uniquement de cette carrière; qu'il appartenait aux entrepreneurs d'approvisionner des matériaux extrait des autres carrières indiquées aux devis; que, dès lors, le Ministre est fondé à soutenir que c'est à tort qu'une somme de 1.745 fr. a été allouée aux sieurs Boulard et Marchal à raison du refus de moellons de la carrière de Fay;

... X. *En ce qui concerne les travaux de peinture*: Considérant que les entrepreneurs ont demandé devant le conseil de préfecture une indemnité à raison du préjudice qui leur aurait été causé par les retards dans l'exécution des travaux de peinture provenant du fait de l'administration;

Considérant que si les experts ont été d'accord pour admettre que la cause principale de ces retards était imputable aux entrepreneurs, ils ont reconnu également que les travaux de peinture avaient été retardés à raison du refus injustifié, opposé d'abord par l'administration, d'accepter des céruses qui ont été reconnues de bonne qualité et ont été ensuite employées; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a alloué une indemnité aux entrepreneurs, conformément à l'avis unanime des experts, et qu'en absence de toute contestation sur le chiffre même de l'indemnité, le recours doit être rejeté;... (Requête des sieurs Boulard et Marchal rejetée ; Il est déduit des sommes allouées aux entrepreneurs: 149 fr. 50 pour plafonds des maisons de garde, 345 francs pour châssis d'imposte, 120 francs pour traverses de voies en bois, 1.745 fr. pour les moellons de la carrière de Fay-aux-Loges, et 1.200 francs pour les bois de menuiserie et les parquets. En conséquence, les sommes allouées par le conseil de préfecture seront réduites de 3.559 fr. 50; surplus des

conclusions du recours incident rejeté ; intérêts des sommes restant dues aux sieurs Boulard et Marchal capitalisés aux dates des 1er avril 1891, 4 avril 1893, 17 janvier 1896, 31 mai 1897 et 19 janvier 1899 ; un cinquième des dépens exposés par les sieurs Boulard et Marchal devant le Conseil d'Etat sera supporté par l'Etat : arrêté attaqué réformé en ce qu'il a de contraire).

(N° 180)

[9 juin 1899]

Travaux publics. — Compétence. — Dommages. — Rupture d'une canalisation d'eau municipale.
(sieur Wibaux).

Il appartient à la juridiction administrative de statuer sur une demande d'indemnité pour dégâts (infiltrations dans une cave) résultant de la rupture d'une canalisation d'eau municipale. Le dommage est la conséquence de la mauvaise exécution ou du défaut d'entretien d'un ouvrage public.

Allocation d'une indemnité fixe et d'une indemnité mensuelle à payer jusqu'au jour où la canalisation aura recommencé à fonctionner.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'infiltration d'eau, qui s'est produite pendant la nuit du 9 au 10 juillet 1896 dans la cave du sieur Wibaux, a été la conséquence d'une rupture de la canalisation installée par les villes de Roubaix, et de Tourcoing, pour assurer le service municipal des eaux ; qu'ainsi, c'est à la mauvaise exécution ou au défaut d'entretien d'un ouvrage public que doivent être attribués les dégâts matériels causés par cet accident, aussi bien que les autres dommages dont il a été la cause première, et que, par suite, c'est à la juridiction administrative qu'il appartient de statuer sur la demande d'indemnité :

Considérant qu'il sera fait une exacte appréciation des indemnités dues au sieur Wibaux, en condamnant les dites villes solidairement à lui payer une somme de 100 francs, avec les intérêts à dater du 5 août 1896, jour où il les a demandés au conseil de préfecture et une indemnité de 30 francs par mois à partir du 10 juillet 1896, date de l'accident, jusqu'au jour où la canalisation aura recommencé à fonctionner.

Sur les intérêts des intérêts: Considérant qu'à la date du 14 juin 1897, jour où le sieur Wibaux les a demandés, il ne lui était pas dû une année entière d'intérêts ; qu'il y a lieu, par suite, de rejeter cette demande;... (Arrêté annulé; les villes de Roubaix et Tourcoing sont condamnées solidairement à payer au sieur Wibaux : 1° la somme de cent francs, avec les intérêts à dater du 5 août 1896 ; 2° une indemnité de 30 francs par mois, à partir du 10 juillet 1896, jusqu'au jour où elles auront assuré le fonctionnement de la canalisation détériorée; surplus des conclusions rejeté les villes de Roubaix et de Tourcoing supporteront les dépens).

(N° 181)

[9 juin 1899]

Travaux publics. — Compétence. — Fouilles. — Absence d'arrêté préfectoral autorisant l'occupation

(sieur Guiseppi).

La juridiction administrative n'est pas compétente pour connaître d'une demande d'indemnité à raison de fouilles prévues par le cahier des charges d'un entrepreneur de travaux publics, mais qui n'ont pas été pratiquées en vertu d'un arrêté préfectoral d'occupation temporaire.

Considérant que si les cahiers des charges des travaux d'entretien des routes nationales 193 et 198 désignaient aux entrepreneurs Chicca, Fontana, Peamia et Viola le lit du torrent de Figareto comme lieu d'extraction des matériaux nécessaires, il résulte de l'instruction que ce n'est pas en vertu d'un arrêté préfectoral d'occupation temporaire que ces entrepreneurs ont pratiqué les fouilles qui motivent la réclamation du sieur Guiseppi ; que, dès lors, les dommages qui peuvent résulter de ces fouilles ne rentrent pas parmi ceux dont il appartenait au conseil de préfecture de connaître, par application de l'art. 4 de la loi du 28 pluv. an VIII ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent pour connaître de la demande du sieur Guiseppi ; ... (Rejet).

(N° 182)

[9 juin 1899]

Travaux publics. — Dommages aux personnes.
(Commune de Decize).

Accident de personne attribué à la construction défectueuse d'un chemin rural: non lieu de condamner la commune à payer une indemnité, la victime ayant commis une imprudence.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident dont le sieur Geoffroy a été victime est le résultat de sa propre imprudence ; qu'en effet, il a refusé, malgré le mauvais état de sa vue et à une heure avancée de la nuit, de se laisser conduire jusque chez sa fille par la personne qui l'accompagnait ; qu'il n'a pas tenu compte des recommandations qui lui ont été faites sur la direction qu'il devait suivre ; qu'ainsi, c'est à tort que l'arrêté attaqué à fait droit en partie à la demande d'indemnité formée par la dame veuve Geoffroy et mis à la charge de la commune une part de responsabilité, à raison des conditions dans lesquelles le chemin rural suivi par le sieur Geoffroy avait été raccordé au chemin vicinal n° 3 ;... (Arrêté annulé; commune déchargée des condamnations prononcées contre elle ; dame veuve Geoffroy condamnée aux dépens).

(N° 183)

[16 juin 1899]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Décompte.
(Sieur Renault).

Procédure. — Tierce-expertise ordonnée postérieurement à la loi du 22 juillet 1889 ; arrêté annulé ; évocation I.

Art. 35. — Mise en régie proposée par les ingénieurs et prononcée par le préfet après ordre de service, régularité (V).

Arrêt de chantier. — Lorsque l'entrepreneur a arrêté les tra-

vaux bien que l'ingénieur lui ait donné l'ordre de les continuer en lui donnant acte des réserves qu'il faisait pour faire valoir ses droits à indemnité, les dommages résultant de cet arrêt doivent rester à la charge de l'entrepreneur (VIII).

Déblais. — Lorsque le devis ne prévoit que deux catégories de déblais; terre et rocher, les déblais qui ne sont pas des rochers doivent être payés comme terre quelle que soit leur consistance ; il n'y a pas lieu à création d'un troisième prix (II).

Défrichement, dessouchage et abatage d'arbres ; pas d'indemnité spéciale ; les mains-d'œuvre sont comprises dans le prix des déblais (III).

Prix nouveau. — La démolition de chaussées empierrées ne rentre pas dans les déblais de terre mélangée de rocailles et débris ; en conséquence, ce travail doit faire l'objet d'un prix nouveau (VII).

Réclamations relatives à des cubes indiqués aux profils de l'avant-métré non produites dans les 15 jours ; non-recevabilité (IV-VI).

1. *En ce qui concerne la tierce-expertise* : — Considérant que l'article 14 de la loi du 22 juillet 1889 a supprimé la tierce-expertise que, dès lors, si dans l'instance pendante entre le sieur Renault et l'Etat, le conseil de préfecture estimait que l'expertise à laquelle il avait été procédé ne présentait pas des éléments suffisants d'appréciation, il devait prescrire une nouvelle expertise, mais qu'il ne lui appartenait pas d'ordonner une tierce-expertise,— qu'ainsi il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué dans celles de ses dispositions, par lesquelles il a statué sur le vu de la tierce-expertise irrégulièrement ordonnée par l'arrêté du conseil de préfecture en date du 14 novembre 1890, c'est-à-dire sur 12 chefs de réclamation ;

Considérant que les rapports d'expertise et les autres pièces versées au dossier permettent de statuer immédiatement au fond, en ce qui concerne les chefs de réclamation, tant sur les conclusions du requérant que sur celles de l'Etat.

II. *Sur les chefs de réclamation sur lesquels il a été statué sur le vu d'une tierce-expertise irrégulière.*

En ce qui concerne la demande de supplément de prix pour déblais de rocher de structure imprévue : — Considérant que l'article 98 du devis, porte qu'il n'y aura que deux catégories de déblais : : 1° la terre ordinaire de toute nature mélangée ou non de rocailles et débris, à laquelle on appliquera le prix n° 1 du bordereau ; 2° le rocher massif de toute nature auquel sera appliqué le prix n° 2, qu'aux termes du même

article, l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement avant l'adjudication des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées, parce que, après l'adjudication, les prix ne pourront être modifiés sous aucun prétexte ;

Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que les rochers pour lesquels il est demandé un supplément de prix ne rentrent pas dans la catégorie de ceux qui ont été prévus au devis sous le nom de rocher massif de toute nature ; que dans ces circonstances, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander la création d'une troisième catégorie de déblais, et son paiement à un prix nouveau :

III. *Sur les conclusions du sieur Renault, tendant à ce que l'indemnité de 1,100 francs allouée par l'arrêté attaqué pour abatage d'arbres et de haies soit portée à 2,529 f. 70 en tenant compte du défrichement et du dessouchage, et sur les conclusions du ministre, tendant à la suppression de toute indemnité* : — Considérant qu'aux termes de l'article 56 § 1er du devis, le sol sur lequel reposent les remblais devra être débarrassé de toutes racines, souches, haies et autres végétaux, et que d'après l'article 97, § dernier, les prix des déblais tiennent compte implicitement ou explicitement des mains-d'œuvre et faux frais de toute nature ; qu'il résulte de ces dispositions combinées que le requérant n'a droit à aucune indemnité pour le défrichement, le dessouchage et l'abatage des arbres et des haies ;

IV. *Sur les conclusions du requérant tendant à ce que l'allocation supplémentaire accordée par l'arrêté attaqué, pour l'exécution de banquettes de sûreté soit portée de 222 fr. 60 à 371 fr. ; sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de toute allocation* : — Considérant qu'il résulte de l'instruction, que les banquettes de sûreté figurent aux profils et à l'avant-métré, dont le requérant n'a pas demandé la vérification dans le délai de 15 jours, prévu par l'article 97 du devis ; qu'il n'était donc plus recevable, après l'expiration de ce délai, à soutenir que les banquettes de sûreté ne rentrent pas dans le volume des terrassements payés au prix du bordereau et à demander une allocation supplémentaire ;

... V. *Sur les conclusions tendant à être déchargé avec indemnité des conséquences de la mise en régie, par les motifs, qu'elle aurait été irrégulière en la forme, et qu'elle aurait été ordonnée à tort pour certains travaux relatifs aux talus et fossés du chemin de fer, des dépôts et des chemins déviés et à la plate-forme du chemin de fer* : — *En la forme* : — Considérant que le sieur Renault a été mis en demeure de se conformer à l'ordre de service qu'il avait précédemment reçu et que la régie a été établie à ses frais, par deux arrêtés en

date des 6 et 30 juillet 1885, dont le projet a été proposé par les ingénieurs au préfet, et approuvé et signé par lui ; qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à soutenir que ces mesures n'ont pas été prises dans les formes prescrites par l'article 35 des clauses et conditions générales...

... VI. *Sur les autres chefs de réclamation qui n'ont pas été soumis à la tierce-expertise. —Sur les conclusions tendant à faire modifier après le délai de l'article 97 du devis, le cube des travaux accessoires du passage à niveau de la gare de Buxy, par le motif qu'ils n'auraient pas été l'objet d'un piquetage spécial* : — Considérant qu'un piquetage a été fait dans les conditions prévues par les trois premiers paragraphes de l'article 48 du devis, et qu'il résulte de l'instruction qu'il s'applique aux ouvrages principaux de la gare de Buxy et aux ouvrages accessoires, tels que déviations de chemins, et que les dessins détaillés qui ont été établis, étant donné le peu d'importance de ces déviations, on put rattacher tous les accessoires du chemin de fer aux cotes de l'axe, de façon à permettre à l'entrepreneur de se rendre compte, pendant le délai de quinze jours qui lui était imparti par l'article 97 du devis, de l'exactitude du calcul des terrassements ; que, dès lors, c'est avec raison que la réclamation présentée par lui après l'expiration de ce délai a été rejetée :

... VII. *En ce qui concerne la démolition des chaussées empierrées* : — Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à raison de la nature et des difficultés particulières qu'il présente, ce travail ne rentre pas dans les déblais de terre mélangée ou non de rocailles et débris, prévus par l'article 98, n° 1 du devis, et que le requérant est fondé à soutenir qu'il doit lui être fait application d'un prix nouveau ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il sera fait une juste appréciation de la rémunération due à l'entrepreneur en lui allouant, en sus du prix de 0 fr. 60 par mètre auquel le travail a été réglé, une plus-value de 0 fr. 70 ; qu'il a donc droit, pour la démolition de 343^{m3},50 de chaussée, à un supplément de prix de 240 fr. 45.

... VIII. *En ce qui concerne le refus de désignation des lieux de dépôt, pour les déblais en excédent par suite de foisonnement* : — Considérant que si l'Administration qui contestait en principe qu'elle fût obligée de fournir des lieux de dépôts pour les déblais en excédent par suite du foisonnement, s'est refusée à en désigner pour cette catégorie de déblais, par un ordre formel, il n'est pas contesté que l'ingénieur ait autorisé l'entrepreneur à déposer ces déblais aux lieux dits la Couramble et le Loup-Pantet, sur des emplacements appartenant à l'Etat, que le sieur Renault, ayant fait savoir que faute de désignation des lieux de dépôt par un ordre formel il arrêterait les travaux, l'ingénieur, par lettre du

12 août 1884 lui a enjoint de continuer en lui donnant acte de ses réserves, de façon à lui permettre de faire valoir les droits qu'il croirait avoir droit devant l'autorité compétente ; que le sieur Renault, a néanmoins arrêté les travaux et ne les a repris qu'après une mise en demeure à lui adressée le 29 août 1884, que dans ces circonstances il ne peut réclamer une indemnité pour les dommages qui seraient résultés pour lui d'arrêt de chantier, de chômage et de retard qui ne sont imputables qu'à lui ; qu'enfin, il est établi par l'instruction que ni de l'emplacement du dépôt, ni des profils arrêtés pour les talus ne résultent pour l'entrepreneur des sujétions de nature à lui donner droit à indemnité (Arrêté annulé, en tant qu'il a statué après une tierce-expertise irrégulière sur des chefs de réclamation relatifs : 1° aux déblais de rocher de structure imprévue ; 2° à l'élargissement de la cour des marchandises de la gare de Saint-Désert ; 3° à l'exécution en remblai du chemin de Marnay ; 4° à l'abatage d'arbres et de haies ; 5° à l'exécution de banquettes de sûreté ; 6° au transport de déblais provenant d'éboulement ; 7° aux pavages ; 8° à l'élargissement d'un aqueduc ; 9° aux maçonneries de moellons tétués ; 10° au curage des fossés de la tranchée du bois des Pères ; 11° à la mise en régie et 12° à la fixation de la date de la réception provisoire. La date de la réception provisoire est fixée au 1er février 1886. L'Etat paiera, au sieur Renault, en sus du décompte définitif arrêté à la somme de 405,728 fr. 04 et indépendamment des allocations supplémentaires déjà payées depuis l'établissement du décompte, les sommes de : 18 fr. 23 pour l'élargissement de la cour des marchandises de la gare de Saint-Désert ; 273 fr. 80 pour l'exécution en remblai du chemin de Marnay ; 444 fr. 52 pour le transport de déblais provenant d'éboulements ; 1 fr. 98 pour pavages ; 221 fr. 45 pour l'élargissement d'un acqueduc ; 318 fr. 28 pour maçonneries de moellons tétués. L'Etat paiera, en outre, au sieur Renault, une plus-value de 240 fr. 45 à raison de la démolition des chaussées empierrées. L'arrêté ci-dessus visé est réformé en ce qu'il a de contraire. Les intérêts des sommes dues au sieur Renault, seront capitalisés pour produire intérêts à partir des 5 avril 1890, 9 mai 1893, 13 juin 1894, 19 juin 1895, 20 juin 1896, 24 juin 1897 et 27 juin 1898).

(N° 184)

[16 juin 1899]

Travaux publics. — Chemin de fer. — Décompte.
(Ministre des travaux publics contre sieur Queinnec).

Procédure. — Conclusions principales et subsidiaires ; fin de non-recevoir. — La circonstance que, dans des conclusions subsidiaires prises devant le conseil de préfecture, l'Administration aurait discuté le chiffre d'une indemnité qu'elle repoussait en principe dans des conclusions principales, ne fait pas obstacle à ce que, devant le Conseil d'Etat elle conclut au rejet de la demande (II).

Retards dans la remise des projets par l'Administration, indemnité accordée (III).

Retards imputables à l'Administration. — Activité exceptionnelle donnée aux travaux sans ordre écrit de l'ingénieur ; — pas d'indemnité, alors même que cette activité aurait eu pour but de regagner les retards imputables à l'Administration (I).

I. En ce qui touche les retards éprouvés par le sieur Queinnec, dans l'exécution du souterrain de Puy-Richard : — Considérant que pour condamner l'Etat à payer au sieur Queinnec une indemnité de 98,906 fr. 92, l'arrêté attaqué s'est fondé sur ce que le délai imparti à cet entrepreneur pour l'exécution des travaux par l'art. 123 du cahier des charges, sous la menace d'amendes élevées en cas de retard, aurait été réduit par suite de retards multiples imputables à l'Administration et sur ce que le sieur Queinnec aurait été obligé, pour regagner en partie ces retards, de donner à ses chantiers une activité exceptionnelle qui aurait été pour lui une source de préjudice dont l'Etat lui devrait réparation ;

Mais considérant que, s'il eût appartenu au sieur Queinnec d'invoquer les retards imputables à l'Administration pour repousser l'application éventuelle des clauses pénales prévues au devis, il ne saurait s'en prévaloir pour prétendre qu'il a été contraint par ces retards d'organiser des chantiers d'une manière plus coûteuse que celle exigée par le cahier des charges, alors qu'il ne justifie d'aucun ordre écrit des ingénieurs lui prescrivant de modifier les dispositions prises en vue d'accélérer les travaux ;

qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a fait droit sur ce point aux conclusions du sieur Queinnec et qu'il y a lieu de décharger l'Etat de la condamnation prononcée de ce chef contre lui ;

II. *En ce qui touche la reprise des déblais du souterrain : — Sur la fin de non-recevoir opposée au recours de l'Etat et tirée de ce que l'Administration, ayant admis devant le conseil de préfecture le principe de l'indemnité ne serait plus recevable à le contester :* — Considérant que l'administration a toujours conclu au rejet intégral de la demande du sieur Queinnec ; que si, dans des conclusions subsidiaires, elle a discuté le chiffre de l'indemnité, ces conclusions n'impliquaient point renonciation aux conclusions principales. *Au fond...* (l'entrepreneur n'a pas effectué la main-d'œuvre pour laquelle le conseil de préfecture lui a alloué 22,499 fr., l'Etat est déchargé de cette indemnité).

III. *En ce qui touche les retards apportés dans la remise des projets* : — Considérant que ni le Ministre des travaux publics ni le sieur Queinnec n'établissent qu'en fixant à 4,000 fr. le préjudice qui a été causé à cet entrepreneur par la remise tardive de certains projets d'exécution, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire ; qu'il y a, dès lors, lieu de rejeter tout ensemble les conclusions du recours du Ministre et du recours incident (L'indemnit' que l'Etat a été condamné à payer au sieur Queinnec est réduite de 141,652 fr. 57 à 20,246 fr. 55 ; les frais d'expertise seront partagés par moitié entre les parties ; les intérêts des sommes dues au sieur Queinnec seront capitalisés aux dates des 22 octobre 1895 et 2 février 1899).

(N° 185)

[16 juin 1899]

Travaux publics communaux. — Construction de réservoir. Résiliation (Ville d'Auch contre sieur Loudin).

Lorsque les travaux ont été interrompus pendant plus d'une année à raison de l'impossibilité pour la ville de livrer à son entrepreneur les terrains qu'elle devait mettre à sa disposition ; et que la ville en substituant au terrain prévu un autre emplacement a aggravé par sa situation très sensiblement les charges de

l'entreprise, la résiliation doit être prononcée au profit de l'entrepreneur qui la demande.

La ville doit être condamnée à indemniser l'entrepreneur des dépenses faites pour la création de chemins d'accès nécessaires à l'ouverture de carrières devenues inutiles pour l'entrepreneur par suite de la résiliation mais non des installations mécaniques faites dans les carrières et des bénéfices dont il a été privé ; elle doit aussi reprendre le matériel et le baraquement de l'entrepreneur.

Déblais ne rentrant pas dans les deux catégories prévues : prix nouveau alloué.

Procédure.— Conseil de préfecture.— Décision nouvelle rendue sur une réclamation déjà jugée; juridiction épuisée ; annulation.

Suite de l'arrêt Ville d'Auch, 7 février 1896.

I. *En ce qui touche la résiliation* : — Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport d'expertise que la substitution de la parcelle Senter à la parcelle Castéra désignée au devis comme lieu de dépôt des déblais a occasionné une importante modification du mouvement des terres et des distances de transport ; que ce changement n'a été notifié par écrit à l'entrepreneur que le 30 juin 1894, près de neuf mois après le commencement des travaux ; que vainement la ville soutient qu'elle aurait avisé verbalement le sieur Loudin dès le début de l'entreprise, qu'il lui était impossible de lui livrer la parcelle Castéra et que l'entrepreneur aurait accepté cette dérogation aux clauses du marché ; qu'en effet la ville a laissé au sieur Loudin jusqu'à la date de l'ordre de service susmentionné, disposer les chantiers et attaquer les déblais conformément aux indications primitives de l'avant-métré et que, pendant cette période elle ne lui a présenté aucun bordereau rectificatif applicable aux nouvelles distances de transport ; que cette modification au contrat dans les circonstances où elle est intervenue, a mis le sieur Loudin dans la nécessité de renoncer à son entreprise et que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a prononcé la résiliation du marché à son profit ;

En ce qui touche les sommes portées au décompte par l'arrêté attaqué : — *Chemin d'accès aux carrières de la Pause* : — Considérant que l'entrepreneur a été régulièrement autorisé à exploiter ces carrières ; que la construction du chemin d'accès entrait dans ses frais généraux à répartir sur l'ensemble des matériaux qui devaient être extraits ; que comme conséquence de la résiliation, la quote-part de ces frais généraux afférents aux matériaux extraits jusqu'à ce jour doit seule demeurer à la charge de l'entrepreneur ;

Matériel et baraquements : — Considérant que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a imposé à la ville la reprise du matériel, et que cette dernière ne justifie pas qu'en fixant à 9,740 fr., conformément à l'avis des experts, la valeur de ce matériel, l'arrêté attaqué en ait fait une inexacte évaluation ;

Indemnité pour manque à payer : — Considérant qu'il résulte des termes mêmes de l'arrêté attaqué qu'en fixant l'indemnité due pour manque à gagner le conseil de préfecture a tenu compte du rabais élevé consenti par l'entrepreneur et que la ville n'établit pas qu'en calculant cette indemnité sur le taux de 5 % des travaux restant à exécuter, le premier juge en ait fait une inexacte évaluation ;

Recours incident : *Sur les conclusions tendant à faire élever à 7.729 fr. 81 le prix de 6,611 fr. 18 alloué pour les déblais* : — Considérant que les pièces du marché prévoyaient deux prix différents applicables à deux catégories de déblais ; que les experts ont été unanimes à déclarer qu'une partie des déblais extraits ne pouvait être rangée ni dans l'une, ni dans l'autre de ces catégories, et qu'elle devait être rémunérée au moyen d'un prix nouveau ; qu'il y a lieu, conformément à leur proposition, d'élever à 7,729 fr. 81 le prix porté au décompte pour les déblais ;

... *En ce qui touche les installations mécaniques de la carrière* : — Considérant que la ville ne pouvant retirer aucun avantage d'installations faites dans le seul intérêt de l'entreprise, c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a rejeté sur ce point la réclamation du sieur Loudin ;

... *En ce qui touche la requête enregistrée sous le n° 90,370* : — Considérant que si le sieur Loudin, à la suite de la décision rendue par le Conseil d'Etat le 7 février 1896, a introduit devant le conseil de préfecture une nouvelle instance tendant à faire prononcer comme il l'avait déjà demandé, la résiliation de son marché à son profit, cette instance devait nécessairement être jointe à la précédente ; qu'il n'appartenait pas, en effet, au conseil de préfecture dont la juridiction était épuisée après son premier arrêté de prononcer à nouveau, par un deuxième arrêté, la résiliation du même marché... (En outre des sommes qui ont été allouées au sieur Loudin, la ville d'Auch lui paiera celle de 1,118 fr. 63 pour supplément de prix des déblais. Le premier des arrêtés susvisés est réformé en ce qu'il a de contraire à la présente décision ; les intérêts alloués au sieur Loudin seront capitalisés aux dates des 15 mai 1897, 18 mai 1898 et 19 mai 1899 pour porter eux-mêmes intérêts. La requête de la ville d'Auch et le surplus des conclusions du recours incident sont rejetés. L'arrêté qui a fait l'objet du pourvoi enregistré sous le n° 90,370 est annulé. La ville est condamnée aux dépens).

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 186)

INDE ANGLAISE

Résultats généraux de l'Exploitation des Chemins de fer pendant les années 1898 et 1897 (*)

A. — LONGUEURS. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT (1)

ANNÉES	DÉSIGNATION DES RÉSEAUX	LONGUEURS		DÉPENSES d'établissement (2)	
		exploitées au 31 décembre	Moyennes exploitées	Totales	par kilomètre exploité
		km.	km.	mill. de fr.	francs
1898	Voie large (3).	20.585	20.039	4.767.535	232.500
	Voie de un mètre . . .	14.100	13.878	1.550.776	109.900
	Voies spéciales (4) . . .	671	658	35.529	53.000
	Ensemble. . .	35.356	34.575	6.353.840	179.900
1897	Voie large (3).	19.569	19.071	4.632.919	236.700
	Voie de un mètre . . .	13.720	13.514	1.494.638	108.900
	Voies spéciales (4) . . .	473	449	24.345	51.400
	Ensemble . . .	33.762	33.034	6.151.902	182.200

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille et de 2fr.,37 à la roupie.
(2) Y compris les services de bateaux et certaines dépenses en suspens.
(3) 1m,676.
(4) 0m,6096 et 0m,762.

(*) D'après la publication intitulée : *Administration report on the railways in India for 1898-1899. — Calcutta, Office of the superintendant of Government printing, India*, 1899, 2 volumes in-4°.

B.-Effectif du matériel roulant au 31 décembre-parcours des trains

ANNÉES	DÉSIGNATION des RÉSEAUX	Locomotives	VÉHICULE DE TOUTE NATURE			Parcours des trains
			Voitures à voyageurs	Wagons à marchandises	Total (1)	
						mil. de km.
1898	Voie large . .	2.909	7.549	52.237	64.248	80.941
	Voie de 1 mètre	1.396	5.192	29 048	36.627	34.373
	Voies spéciales .	43	165	671	901	1.318
	Ensemble. .	4.348	12.906	81.956	101.776	116.632
1897	Voie large . .	2.761	7.079	49.692	59.107	71.222
	Voie de 1 mètre.	1.359	4.858	27.378	33.175	33.046
	Voies spéciales .	35	152	555	725	790
	Ensemble. .	4.155	12.089	77.625	93.007	105.058

(1) Y compris les fourgons et divers.

C. — Mouvement des Voyageurs.

ANNÉES	DÉSIGNATION des RÉSEAUX	NOMBRE DE VOYAGEURS A TOUTE DISTANCE				
		1re classe	2e classe	3e cl. (1)	4e classe	Total
				milliers		
1898	Voie large.	605	3.070	4.776	90.888	99.339
	Voie de 1 mètre. . . .	129	603	407	47.772	48.911
	Voies spéciales	9	30	40	1.584	1.662
	Ensemble	743	3.703	5.223	140.244	149.912
1897	Voie large.	469	2.723	4.671	89.220	97.083
	Voie de 1 mètre. . . .	123	736	334	49.875	51.068
	Voies spéciales	7	28	2	852	889
	Ensemble	599	3.487	5.007	139.947	149.040

(1) Y compris la classe dite « intermédiaire » entre la deuxième et la troisième.

D. — Mouvement des Marchandises.

ANNÉES	DÉSIGNATION des réseaux	NOMBRE DE TONNES A 1 KILOMÈTRE (1)				
		Marchandises générales	Transports militaires	Transports en service et pour le Trésor	Houille	Total
		milliers de tonnes kilométriques				
1898	Voie large . . .	5.272.875	40.555	456.500	1.927.444	7.697.374
	Voie de un mètre .	1.411.543	3.138	126.716	103.370	1.644.767
	Voies spéciales. .	9.284	13	549	352	10.198
	Ensemble. . .	6.693.702	43.706	583.765	2.031.166	9.352.339
1897	Voie large . . .	4.252.548	46.210	434.931	1.603.067	6.336.756
	Voie de un mètre .	1.257.734	3.134	139.085	100.739	1.500.692
	Voies spéciales. .	8.262	10	716	428	9.416
	Ensemble. . .	5.518.544	49.354	574.732	1.704.234	7.846.864

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.016 kilogrammes à la tonne.

E. — Recettes de l'Exploitation.

ANNÉES	DÉSIGNATION des réseaux	Voyageurs	Marchandises	Télégraphes	Services de bateaux à vapeur	Total (1)
		milliers de francs				
1898	Voie large . . .	148.077	335.260	1.078	834	487 855
	Voie de un mètre .	55.121	88.078	670	2.389	157.299
	Voies spéciales. .	2.470	2.339	31	14	4.910
	Ensemble. . .	205.668	425.677	1.779	3.237	650.064
1897	Voie large . . .	145.693	288.901	1.192	683	447.923
	Voie de un mètre .	62.468	85.337	699	2.576	156.730
	Voies spéciales. .	1.685	2.126	31	12	3.977
	Ensemble. . .	209.846	376 364	1.922	3.271	608.630

(1) Y compris les recettes diverses.

F. — Dépenses de l'Exploitation.

ANNÉES	DÉSIGNATION des RÉSEAUX	Entretien de la voie et des bâtiments	Traction et matériel	Mouvement et trafic	Dépenses Générales	Services de bateaux à vapeur	Total (¹)
				milliers de francs			
1898	Voie large . . .	53.372	100.411	37.498	20.221	709	222.263
	Voie de 1 mètre. .	20.202	31.879	14.106	11.374	1.581	81.440
	Voies spéciales . .	981	1.360	623	574	»	3.614
	Ensemble . .	74.555	133.350	52.227	32 169	2.290	307.317
1897	Voie large . . .	57.065	90.797	35.609	19.880	993	204.344
	Voie de 1 mètre .	19.114	31.530	13.798	11.049	1.441	76.932
	Voies spéciales . .	574	986	431	419	»	2.410
	Ensemble . .	76.753	123.313	49.838	31.348	2.434	283.686

(1). Y compris les dépenses spéciales et diverses.

G. — Résultats financiers de l'Exploitation.

ANNÉES	DÉSIGNATION des RÉSEAUX	Recettes totales de l'exploitation	Dépenses totales de l'exploitation	Excédent des recettes sur les dépenses	Rapport % des dépenses aux recettes	Rapport % des recettes nettes au capital d'établissement
			milliers de francs			
1898	Voie large. . . .	487.855	222.263	265.592	45	5,5
	Voie de 1 mètre . .	157.299	81.440	75.859	54	4,9
	Voies spéciales . .	4.910	3.614	1.296	73	3,6
	Ensemble . . .	650.064	307.317	342.747	47	5,3
1897	Voie large. . . .	447.923	213.435	234.488	47	5,6
	Voie de 1 mètre . .	156.730	78.727	78.003	50	5,2
	Voies spéciales . .	3.977	2.472	1.505	62	6,1
	Ensemble . . .	608.630	294.634	313.996	48	5,1

H. — Accidents de personnes.

Désignation des réseaux	Voyageurs						Agents des compagnies						Autres personnes (1)		Ensemble	
	Victimes d'accidents survenus aux trains, au matériel roulant, à la voie, etc.		Victimes par imprudence ou autres causes		Total		Victimes d'accidents survenus aux trains, au matériel roulant à la voie, etc.		Victimes par imprudence ou autres causes		Total					
	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tuées	blessées	tués	blessés
Voie large	6	58	46	134	52	192	15	46	127	237	142	283	411	112	595	587
Voie de 1 mètre	»	8	17	53	17	61	8	16	46	71	54	87	148	59	249	207
Voies spéciales	»	»	»	1	»	1	»	»	1	1	1	1	4	3	5	5
Ensemble	6	66	63	188	69	254	23	62	174	309	197	371	563	174	819	799
Voie large	6	105	94	143	100	248	13	23	161	257	174	280	551	121	825	649
Voie de 1 mètre	16	23	8	67	24	90	5	15	50	70	55	85	176	73	255	248
Voies spéciales	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3	1	3	3	4	4	7
Ensemble	22	128	102	210	124	338	18	38	212	330	230	368	730	198	1084	904

(1) Y compris les suicides.

(N° 187)

PORTUGAL

Résultats généraux de l'Exploitation des Chemins de fer coloniaux en 1898 et 1897 (*)

I. — *Chemin de fer de Mormugao à la frontière de l'Inde Anglaise.*

Longueur exploitée au 31 décembre 1898 . . . 82 kilomètres.

Matériel roulant au 31 décembre 1898	Locomotives	12
	Voitures à voyageurs	23
	Autres wagons de la grande vitesse . . .	13
	Wagons à marchandises	147

MOUVEMENT ET RECETTES DES VOYAGEURS.

ANNÉES	Nombre de voyageurs à toute distance (1)				Recettes (2)			
	1re classe	2e classe	3e classe	Total	1re classe	2e classe	3e classe	Total
1898	1.149	8.469	154.381	163.999	3.265 fr.	8.506 fr.	69.205 fr	80.976 fr.
1897	1.235	8.722	174.089	184.046	3.046	8.735	72.220	84.001

(1) Parcours moyen d'un voyageur : 24 kilomètres en 1898 et 25 en 1897.
(2) Les conversions sont faites à raison de 5 fr.,60 au milreïs.

(*) D'après la publication *Album de Estatistica graphica dos Caminhos de ferro Portuguezes das provincias ultramarinas, 1898. — Ministerio da Marinha e Ultramar* (Lisbonne, Compania nacional éditora, in-4°).

MOUVEMENT ET RECETTES DES MARCHANDISES.

RECETTES ET DÉPENSES TOTALES DE L'EXPLOITATION.

ANNÉES	à	du trafic	Recettes totales(1)	de l'Exploitation

II. — *Chemin de fer de Lourenço Marquès à la frontière du Transvaal.*

Longueur exploitée au 31 décembre 1898 . . . 89 kilomètres

Matériel roulant au 31 décembre 1898	Locomotives.	25
	Voitures à voyageurs.	18
	Autres wagons de la grande vitesse . . .	12
	Wagons à marchandises.	430
	id. de service	140

MOUVEMENT ET RECETTES DES VOYAGEURS.

ANNÉES	Nombre de voyageurs à toute distance (1)				Recettes			
	1re classe	2e classe	3e classe	Total	1re classe	2e classe	3e classe	Total
					fr.	fr.	fr.	fr.
1898	9.302	12.254	32 041	53.594	109.162	111.595	127.183	347.940
1897	9.018	13.218	26 840	49.076	102.525	111.515	95.637	299.677

(1) Parcours moyen d'un voyageur : 67 kilomètres en 1898 et 61 en 1897.

MOUVEMENT ET RECETTES DES MARCHANDISES.

RECETTES ET DÉPENSES TOTALES DE L'EXPLOITATION.

ANNÉES	Nombre de tonnes à toute distance	Recettes du trafic marchandises	Recettes totales (1)	Dépenses de l'Exploitation
		fr.	fr.	fr.
1898	168.989	3.069.517	3.458.590	2.339.534
1897	189.584	3.715.622	4.074.745	3.532.026

(1) Y compris les recettes diverses.

III. — *Chemin de fer de Loanda à Ambaca.*

Longueur exploitée au 31 décembre 1898 . . . 321 kilomètres

Matériel roulant au 31 décembre 1898:
- Locomotives 21
- Voitures à voyageurs 29
- Autres wagons de la grande vitesse . . . 8
- Wagons à marchandises. 150
- Wagons de service 3

MOUVEMENT ET RECETTES DES VOYAGEURS.

ANNÉES	1re classe	2e classe	3e classe	Total	1re classe	2e classe	3e classe	Total
					fr.	fr.	fr.	fr.
1898	615	1.290	20.987	22.892	17.897	16.469	147.313	181.679
1897	1.035	2.144	31.635	34.784	23.984	24.683	152.605	200.272

MOUVEMENT ET RECETTES DES MARCHANDISES.
RECETTES ET DÉPENSES TOTALES DE L'EXPLOITATION.

ANNÉES	Nombre de tonnes à toute distance	Recettes du trafic marchandises	Recettes totales	Dépenses de l'Exploitation
		fr.	fr.	fr.
1898	11.542	919.677	1.142.047	1.845.570
1897	13.211	904.137	1.142.450	1.874.785

IV. — *Chemin de fer de Beïra à Monini (frontière anglaise)*

Longueur exploitée au 31 décembre 1898. . . 339 kilomètres

Matériel roulant au 31 décembre 1898 { Locomotives . . . . . 46 ; Wagons divers 300

(Les autres renseignements manquent).

(N° 188)

PERSONNEL

I. — INGÉNIEURS

1° CONGÉ

Arrêté du 29 juillet 1901. — M. **Debray**, Ingénieur en chef de 2e classe, en congé illimité au service de la Compagnie des tramways de l'Est-Parisien, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement pour affaires personnelles.

2° CONGÉ ILLIMITÉ

Arrêté du 19 août 1901. — M. **Guibert**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé sans traitement, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à accepter les fonctions d'Ingénieur en chef de la Société des chemins de fer Indo-Chinois.

3° RETRAITES :

	Date d'exécution
M. **Charron** (Charles), Sous-Ingénieur	20 octobre 1901
Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension.	
M. **Devin** (Jules), Sous-Ingénieur	1er sept. 1901
Il est d'ailleurs maintenu en activité jusqu'à la remise de son titre de pension.	
M. **Williot** (Victor), Sous-Ingénieur	1er octobre 1901

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Décision du 8 août 1901. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne d'Avesnes à Sars-Poteries est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments : au 3e arrondissement d'ingénieur ordinaire, à Lille ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique : au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire à Valenciennes.

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale : à la 3° circonscription d'inspecteur particulier, à Paris ;

4° Pour la surveillance administrative : au commissariat de Maubeuge.

Idem. — Le service du contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Quillan à Rivesaltes, comprise entre Rivesaltes et Saint-Paul de Fenouillet, est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments : au 3° arrondissement d'ingénieur ordinaire, à Montpellier ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique : au 3° arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Montpellier ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale : à la 3° circonscription d'Inspecteur particulier à Béziers ;

4° Pour la surveillance administrative : au commissariat de Perpignan.

Arrêté du 17 août 1901. — M. **Barrat** (Emile), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire au service ordinaire et au service maritime du département du Finistère, au service de la 3° section du canal de Nantes à Brest et au service de chemin de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Considère**, est attaché, à la résidence de Saint-Amand, aux services ci-après désignés, savoir :

1° Service ordinaire du département du Cher-arrondissement du Sud ;

2° Service du canal de Berry-1er arrondissement ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Doërr**-1er arrondissement (Ligne de Châteaumeillant à La Guerche).

M. **Barrat** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — Le service de liquidation d'entreprises du chemin de fer d'Eymoutiers à Meymac (MM. **Jullien** (Ernest), Ingénieur en chef et **Delage**, Ingénieur ordinaire) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans.

Décision du 17 août. — M. **Mussat**, Ingénieur en chef de 2° classe, à Paris, adjoint à la Direction des chemins de fer, est autorisé à assister aux séances du Comité consultatif des chemins de fer.

Il aura voix consultative.

Arrêté du 24 août 1901. — M. **Reulos** (Auguste), Conducteur de 2° classe, attaché au service ordinaire du département de la Seine, est

chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Chambéry-Est, en remplacement de M. **Lombard**, appelé à une autre destination.

M. **Reulos** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Arrêté du 29 août 1901. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne électrique du Fayet à Chamonix (réseau de P.-L.-M.) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments : au 5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Grenoble ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique : au 5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Grenoble ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale : à la 3e circonscription d'Inspecteur particulier, à Lyon.

4° Pour la surveillance administrative au commissariat de Thonon.

Arrêté du 6 septembre. — M. **Vallier** (François), conducteur principal, attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Oust, est chargé, à la résidence de Saint-Girons, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Ariège et du 2e arrondissement du service hydrométrique des bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salat.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Courtier**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, est remis en activité et chargé, à la résidence de Mantes, du 2e arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. **Théron**, appelé à une autre destination.

Idem.— Le nombre des arrondissements d'Ingénieur entre lesquels est réparti le service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine, est réduit de quatre à trois.

Les arrondissements de Rennes et de Redon sont réunis en un seul arrondissement qui prend la dénomination d'arrondissement de Rennes et sera confié à M. **Rezeau**, Conducteur, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Rennes.

Le service de la navigation de la Vilaine depuis l'écluse de Malon jusqu'à Redon, actuellement confié à M. **Pocard-Kerviler**, Ingénieur en chef à Saint-Nazaire, est rattaché aux attributions de l'Ingénieur en chef chargé du service ordinaire et maritime du département d'Ille-et-Vilaine.

La section de la Vilaine ci-dessus désignée, sera comprise dans l'arron-

dissement de Rennes (M. **Rezeau,** Conducteur, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Rennes).

Idem. — Le service de la Vilaine maritime et du port de Redon, est distrait des attributions de M. **Pocard-Kerviler,** Ingénieur en chef à Saint-Nazaire et rattaché au service maritime du département du Morbihan (M. **Willotte,** Ingénieur en chef à Vannes).

La Vilaine maritime et le port de Redon seront compris dans l'arrondissement du Sud-Est de ce service (M. **Lebert,** Ingénieur ordinaire à Vannes).

La 2e section du service du canal de Nantes à Brest (M. **Pocard-Kerviler,** Ingénieur en chef à Saint-Nazaire) est supprimée.

La partie du canal comprise entre l'écluse de la Remaudais et celle de la Maclais, qui constitue la dite section, est rattachée au 1er arrondissement (Vannes) de la 3e section du même service (M. **Willotte,** Ingénieur en chef à Vannes). La 3e section prend le n° 2.

Idem. — M. **Paviot,** Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Redon, est chargé, à la résidence de Mont-de-Marsan, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Tintant,** précédemment appelé à une autre destination.

1° Arrondissement du Nord-Est du service ordinaire du département des Landes ;

2° 3e arrondissement du service maritime du département des Landes et des Basses-Pyrénées ;

3° 1er arrondissement (lignes de Mont-de-Marsan à Saint-Sever, de Saint-Sever à Hagetman, de Nérac à Mont-de-Marsan, section comprise entre Gabarret et Mont-de-Marsan, et de Condom à Risch, du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Dubreuque.**

4° Service hydrométrique du bassin de l'Adour, 3e section, 2e arrondissement.

Il continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATION

Décret du 11 juillet 1901. — M. **Bousquet** (Louis), Conducteur de 3e classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

2° NOMINATIONS

Sont nommés Conducteurs de 4° classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

29 août 1901. — M. **Vérot** (Abel), commis, concours de 1898, n° 3, Côte-d'Or, service ordinaire.

3 septembre. — M. **Daire** (Alfred), adjudant au 50° régiment d'infanterie, Lot, service ordinaire.

Idem. — M. **Pestre** (André), garde-stagiaire d'artillerie de marine, Loire, service ordinaire.

4 septembre. — M. **Brunet** (Léon), concours de 1898, n° 32, Isère, service ordinaire.

Idem. — M. **Belin** (Marius), concours de 1900, n° 83, Savoie, service ordinaire.

5 septembre. — M. **Delisle** (Camille), commis, concours de 1900 n° 60, Finistère, service ordinaire.

12 septembre. — M. **Fruchard** (Auguste), commis, concours de 1898, n° 131, Vendée, service ordinaire.

3° AVANCEMENT

28 août 1901. — M. **Richard** (Jules), conducteur principal, détaché au service des Travaux publics du Tonkin, est élevé à la 2° classe du grade de conducteur principal.

4° SERVICES DÉTACHÉS

24 août 1901. — M. **Estève** (Martin), conducteur de 2° classe, détaché au service de l'administration des chemins de fer de l'Etat, est autorisé à accepter un emploi de chef de service, de la voie des lignes algériennes de l'Etat.

Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

5 septembre. — M. **Chauvet** (Raymond), conducteur de 4° classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, est auto-

risé à entrer au service du Gouvernement monégasque pour la surveillance des travaux de construction d'un port à Monaco.

12 septembre. — M. **Munier** (Antoine), Conducteur principal détaché au service des Travaux publics de la Nouvelle-Calédonie, passe au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il continue d'être placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Lavallée** (Fernand), Conducteur principal détaché au service des Travaux publics de la Nouvelle-Calédonie, passe au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

Il reste placé dans la situation de service détaché.

5° RETRAITES

	Date d'exécution.
Sont admis à la retraite et maintenus en fonctions jusqu'à la remise de leur titre de pension, les conducteurs dont les noms suivent :	
MM. **Collot** (Auguste), Conducteur principal, (Haute-Saône), service ordinaire . .	1er sept. 1901
Hermann (Charles), conducteur principal, Vosges, service ordinaire	1er octob. 1901
Chavant (Alphonse), Conducteur principal, Loire, service ordinaire	— —
Leduc (Charles), Conducteur principal, Seine, service de la navigation de la Seine, 2e section	— —
Gauthier (Honoré), conducteur principal, Nord, service maritime	— —
Lannes (Barthélemi), conducteur principal, Basses-Pyrénées, service ordinaire.	— —
Sont admis à la retraite les Conducteurs dont les noms suivent :	
MM. **Desachy** (Charles), Conducteur principal, Oise, service ordinaire	1er octob. 1901
Chambon (François), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé.	1er sept. 1901
Maréchal (Auguste), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé.	— —

MM.	**Faivre** (Félicien), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé .	1er sept. 1901
	Miermont (Julien), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	— —
	Varin (Gaspard), Conducteur principal, Haute-Marne, service du canal de la Marne à la Saône.	1er octob. 1901
	Casteras (Hippolyte), Conducteur principal, Ariège, service des études et travaux du chemin de fer de St-Girons à Foix	— —
	Guittard (Noël), Conducteur principal, détaché au service vicinal du département de la Gironde	— —
	Sandré (Aimable), Conducteur de 1re cl., Loir-et-Cher, service ordinaire. . .	— —

6° DÉCÈS

		Date du décès
MM.	**Refréger** (Paul), Conducteur principal, Tarn, service ordinaire	26 août 1901
	Dupré (Désiré), Conducteur de 2e classe, Loiret, service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing	29 août 1901
	Rouaze (Stanislas), Conducteur de 3e cl., Basses-Pyrénées, service ordinaire. .	10 sept. 1901

DÉCISIONS DIVERSES

17 août 1901. — M. **Grenier** (Jules), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, est attaché, en outre, au service du contrôle des travaux des chemins de fer d'Ambert à Darsac et de Langogne au Puy.

Idem. — M. **Genaud** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe au service ordinaire du département de la Charente.

Idem. — M. **Beaufils** (François), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, est attaché, en outre, au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Merle** (Pierre), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Ribérac à Parcoul, passe au service ordinaire du même département.

17 août. — M. **Bouchez** (Gaston), Conducteur de 4e classe, attaché au service du département de l'Oise, passe au service ordinaire du département de la Côte-d'Or.

Idem. — M. **Taravant** (Louis), Conducteur principal, attaché dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch, est attaché, en outre, au service ordinaire du même département.

19 août. — M. **Schmit** (Léon), Conducteur principal, attaché, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin et au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Toul à Nancy par Pont-Saint-Vincent, est attaché, en outre, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Briey à Hussigny et Villerupt.

Idem. — M. **Eternack** (Eugène), Conducteur principal, attaché, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Toul à Nancy par Pont-Saint-Vincent et au service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est, est attaché, en outre, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Briey à Hussigny et à Villerupt.

22 août. — M. **Méheut** (François), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Lot, passe au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

23 août. — M. **Clervoy** (Charles), Conducteur principal, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine.

29 août. — Est rapportée la décision du 9 août 1901, par laquelle M. **Pottier** (André), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, a été détaché au service des Travaux publics de l'Indo-Chine.

30 août. — M. **Grégoire** (Julien), Conducteur de 1re classe, en retrait d'emploi sans traitement, est remis en activité et attaché au service maritime du département du Finistère.

31 août. — M. **Labadens** (François), Conducteur principal, détaché au service ordinaire du département d'Oran, est attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

31 août. — M. **Clérin** (Edouard), conducteur principal, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine et remis à la disposition du Ministre des Travaux publics, est attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne.

5 septembre. — M. **Marcou** (Justin), Conducteur de 2e classe, détaché dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine, et actuellement suspendu de ses fonctions, est attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

6 septembre. — M. **Lesparre** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Vendée, au service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet, passe au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées.

12 septembre. — M. **Brillet** (Adrien), attaché au service ordinaire du département du Jura, passe dans le département de la Vendée, au service des études et travaux du chemin de fer de Fontenay-le-Comte à Cholet.

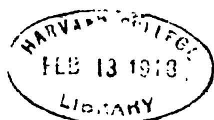
16 septembre. — M. **Ecalle** (Alexandre), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Vaucluse, passe au service du département de la Savoie.

25 septembre. — M. **Blazy** (François), Conducteur de 4e classe, détaché au service des Travaux publics de l'Indo-Chine et remis à la disposition du Ministre des Travaux publics, est attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux et Rodez,

---

L'Éditeur-Gérant : E. BERNARD.

Courbevoie. — Imprimerie E. BERNARD et Cie, 14, rue de la Station.
Bureaux à Paris : 29, quai des Grands-Augustins.



71e ANNÉE 8e SÉRIE 10e CAHIER

La 1re partie de ce recueil — **Partie technique** — paraît tous les trois mois : en avril, juillet, octobre et janvier.

La 2e partie — **Partie administrative** — paraît tous les mois.

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES

ET

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS

1901

— OCTOBRE —

PARIS

E. BERNARD ET Cie, IMPRIMEURS-EDITEURS

29, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 29

1901. — OCTOBRE

TABLE DES MATIÈRES PAR ORDRE D'INSERTION

LOIS

(N° 189)

[20 avril 1901]

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Seine-Inférieure et de l'Oise, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, d'Aumale à Envermeu.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Seine-Inférieure et de l'Oise, du chemin de fer d'intérêt local, à voie de un mètre (1 m.) entre les bords intérieurs des rails, d'Aumale à Envermeu, par ou près Foucarmont.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de la Seine-Inférieure est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, dont copie est annexée à la présente loi.

Sont approuvées :

1° La convention passée, le 10 août 1900, entre le préfet de l'Oise et le préfet de la Seine-Inférieure, pour la concession à ce dernier département de la partie située sur le territoire de l'Oise ;

2° La convention passée, le 10 août 1900, entre le préfet de la Seine-Inférieure, d'une part, et la société générale des chemins de fer économiques, d'autre part.

Une copie certifiée conforme desdites conventions restera également annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin

1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme de cinquante-huit mille dix-neuf francs (58,019 fr.) par kilomètre, soit trois millions soixante-trois mille quatre cent vingt-cinq francs (3,063,425 fr.) pour la ligne entière.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à soixante-quatorze mille quatre cent soixante-huit francs (74,468 fr.).

Le concours financier de l'Etat cessera nécessairement à partir du 31 décembre 1950.

Dans tous les cas où, conformément à l'article 17 de la convention ci-dessus visée du 10 août 1900, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la société générale des chemins de fer économiques, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local d'Aumale à Envermeu, ou la construction de l'exploitation des chemins de fer ou des tramways qui lui ont été concédés, ou rétrocédés, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés sera exécutée comme loi de l'Etat.

Traversée du département de l'Oise.

CONVENTION

L'an mil neuf cent, le dix août.

Entre M. Couppel du Lude, préfet du département de l'Oise, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Des délibérations du conseil général de l'Oise, en date du 25 août 1899, et de la commission départementale, en date du 15 février 1900, d'une part :

Et M. G. Mastier, préfet du département de la Seine-Inférieure, agissant en vertu des délibérations du conseil général de ce département, en date des 28 août 1895, 25 août 1896, 29 avril 1897, 12 avril 1899, et des délibérations de la commission départementale, en date des 31 août 1899 et 27 janvier 1900, d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de l'Oise concède au département de la Seine-Inférieure la construction du tronçon du chemin de fer d'intérêt

local projeté d'Aumale à Envermeu ; ce tronçon, d'une longueur de 350 mètres et d'une largeur de voie de 1 mètre, situé sur le territoire de la commune de Quincampoix (Oise).

Art. 2. — Ce tronçon sera construit et exploité par le département de la Seine-Inférieure.

La présente concession étant faite, en ce qui concerne le département de l'Oise, sans subvention ni garantie d'intérêts. Les charges financières afférentes au tronçon concédé par le département de l'Oise seront supportées par le département de la Seine-Inférieure.

Art. 3. — La présente concession est faite pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, qui commencera à courir à partir de la date de la loi d'utilité publique.

Fait double à Rouen, les jour, mois et an que dessus.

CONVENTION POUR L'EXPLOITATION

PAR LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER ÉCONOMIQUES

L'an mil neuf cent, le dix août,

Entre les soussignés :

M. Georges Mastier, préfet du département de la Seine-Inférieure, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Du décret réglementaire du 20 mars 1882 ;

4° Des délibérations du conseil général de la Seine-Inférieure, en date des 25 août 1896, 29 avril 1897, 12 avril 1899, 31 août 1899 et 25 avril 1900 ;

5° Des délibérations de la commission départementale, en date des 27 janvier 1900 et 28 juillet de la même année,

D'une part ;

Et M. Emile Level, directeur de la société générale des chemins de fer économiques, dont le siège est à Paris, 4, cité de Londres, agissant au nom et pour le compte de ladite société en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibérations du conseil d'administration, en date des 26 mars et 28 mai 1897 et 22 juin 1900,

D'autre part :

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Seine-Inférieure concède à la société générale des chemins de fer économiques, qui accepte, l'exploitation de la ligne à voie de 1 mètre d'Aumale à Envermeu, par Foucarmont, d'une longueur d'environ 53 kilomètres.

Art. 2. — La ligne d'Aumale à Envermeu sera remise à la société générale des chemins de fer économiques avec les voies, bâtiments, maisons de garde, cours d'exploitation, ateliers et dépôts, complètement, terminés en bon état, munie du matériel roulant, du mobilier des gares, des trains et

de la voie, du téléphone et en général de tout l'outillage nécessaire à l'exploitation.

Art. 3. — Le matériel roulant sera de types analogues à ceux des lignes de la société générale des chemins de fer économiques dans la Somme et devra pouvoir s'atteler aux trains de la ligne d'Amiens à Aumale.

Art. 4. — L'effectif, tant en machines qu'en voitures et wagons, de la ligne d'Aumale à Envermeu sera de :

4 locomotives du poids minimum de 18 tonnes et demie, à vide ;
4 voitures mixtes (1re. 2e et 3e classes) avec compartiments à bagages ;
2 voitures mixtes (2e et 3e classes) ;
10 wagons couverts à frein à main ;
5 wagons couverts à frein à vis ;
2 fourgons à bagages ;
19 wagons-tombereaux à frein à main ;
6 wagons-tombereaux à frein à vis ;
8 wagons-plateforme à frein à main ;
2 wagons-plateforme à frein à vis ;
10 wagons à traverse mobile à frein à main ;
1 wagon de raccordement ;
1 grue roulante.

Art. 5. — Si, pendant le cours de l'exploitation, l'établissement de nouvelles installations et l'accroissemenent de l'effectif du matériel roulant sont reconnus nécessaires, d'accord entre le département et la société des chemins de fer économiques, les dépenses en résultant seront à la charge du département. La société générale des chemins fer économiques, pourra être obligée de faire l'avance des sommes nécessaires qui lui seront remboursées éventuellement par le département sur la part de recettes qui est attribuée à ce dernier par l'article 17 ci-après et jusqu'à concurrence d'annuités comprenant l'intérêt à 4 0/0, plus l'amortissement.

En cas de désaccord entre le département et la société générale des chemins de fer économiques sur l'utilité d'installations nouvelles ou d'accroissement du matériel roulant, le différent sera tranché par le ministre des travaux publics.

Art. 6. — Il est expressément convenu que le matériel roulant de la ligne d'Aumale à Envermeu et celui de la ligne d'Amiens à Aumale circuleront librement sur les deux lignes sans prise en charge et sans redevances réciproques.

Art. 7. — Si le chemin de fer n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence du préfet de la Seine-Inférieure et aux frais de la société générale des chemins de fer économiques, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 14.

Le montant des avances faites par le département sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 8. — Dans le cas où l'administration exigerait l'établissement de barrières à des passages à niveau, les frais de l'installation de ces barrières et la dépense de premier établissement des logements du personnel chargé de les manœuvrer seraient à la charge du département.

Si l'établissement de barrières est prescrit pendant le cours de l'exploi-

tation, il pourra être pourvu à la dépense dans les conditions prévues à l'article 5 ci-dessus.

Art. 9. — Le département pourra exiger un quatrième train dans chaque sens lorsque la recette brute moyenne de la ligne, impôts déduits, atteindra le chiffre de 4,500 fr. par kilomètre, étant entendu que, pour assurer le service de ce train, le matériel roulant sera augmenté dans les conditions prévues à l'article 5 ci-dessus.

La société générale des chemins de fer économiques pourra mettre en circulation, à ses frais, des trains facultatifs dits trains de marché, trains de fête, trains de plaisir, etc., qu'elle jugera utiles au développement du trafic ou à la création de recettes exceptionnelles. Les recettes de ces trains entreront dans les recettes générales de la ligne et donneront lieu au partage, conformément à l'article 17 ci-après.

Art. 10. — La société générale des chemins de fer économiques supportera les dépenses de toute nature relative à l'exploitation : personnel des gares, des stations, des postes de bifurcation ; frais relatifs à l'usage en commun des gares d'Aumale et Envermeu avec les compagnies du Nord et de l'Ouest (lesdits frais limités d'ailleurs aux redevances afférentes à l'exploitation, à l'exclusion de toute charge provenant du premier établissement) ; frais généraux, fournitures d'imprimés, de billets, etc. personnel des trains, fourniture d'eau et de combustible, chauffage et éclairage des trains, des signaux, etc.

Art. 11. — La société générale des chemins de fer économiques devra couvrir à ses frais tous risques d'incendie. Elle sera seule responsable des conséquences de tous accidents provenant au cours de son exploitation pour une cause quelconque.

Art. 12. — La présente convention prendra cours à partir de la mise en exploitation de la ligne d'Aumale à Envermeu.

Sa durée est fixée à vingt-cinq années.

Elle sera renouvelée pour une période d'égale durée, si elle n'est pas dénoncée un an avant l'expiration de la première période.

Art. 13. — Au moment de la remise de la ligne par le département à la société exploitante, des inventaires contradictoires seront établis pour constater l'existence de tous les meubles et immeubles, matériel et outillage livrés par le département ; il en sera de même pour les extensions et additions éventuelles prévues à l'article 5.

A l'expiration de la convention, la société générale des chemins de fer économiques sera tenue de remettre au département de la Seine-Inférieure, en bon état d'entretien, le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, atelier et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, les changements de voie, signaux, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.; de tous les objets mobiliers, tels que matériel roulant (locomotives, wagons, grues roulantes), outillage des ateliers, des dépôts et des gares, mobiliers des stations, etc., le tout conformément aux inventaires dressés comme il a été dit plus haut.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la conven-

tion, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances.

Le département sera tenu, si la société générale des chemins de fer économiques le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le département le requiert, la société générale des chemins de fer économiques sera tenue de céder ses approvisionnements de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin de fer pendant six mois.

Art. 14. — Si, en dehors de circonstances de force majeure dûment constatées, l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue, en totalité ou en partie, le préfet pourra prendre aux frais de la société générale des chemins de fer économiques, les mesures nécessaires pour assurer le service.

Art. 15. — La société générale des chemins de fer économiques est substituée au département pour toutes les obligations et pour toutes les dépenses imposées à ce dernier par le cahier des charges annexé à la loi déclarative d'utilité publique, sauf les dispositions du titre 1er ; elle devra en assurer l'exécution entièrement à ses frais et à ses risques et périls, sans aucun recours contre le département, pour quelque cause que ce soit.

Art. 16. — Pour indemniser la société générale des chemins de fer économiques des dépenses qu'elle s'engage à faire par la présente convention et sous la condition qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, elle est autorisée à percevoir, pendant toute la durée de cette convention, les droits de péage, les prix de transport ainsi que les frais accessoires qui font l'objet des articles 41, 45, 46, 47, 50 et 51 du cahier des charges, sous réserve des conditions énumérées dans l'article 17 ci-après.

Il est bien entendu que dans le cas où le département, conformément à l'article 47 du cahier des charges et sous réserve de l'homologation du ministre des travaux publics, abaisserait les taxes au-dessous des limites fixées par le tarif, la société exploitante n'aurait droit qu'aux taxes ainsi homologuées, sans qu'elle puisse exercer aucune réclamation ni répétition contre le département.

Art. 17. — Les réclamations perçues en exécution de l'article précédent appartiendront à la société générale des chemins de fer économiques, tant que ces recettes ne dépasseront pas 2,800 fr. par kilomètre, impôts déduits.

Au delà de 2,800 fr. et jusqu'à 3,000 fr. par kilomètre, l'excédent sera partagé dans la proportion des deux tiers pour la société et un tiers pour le département.

En outre, au delà de 3,000 fr. par kilomètre, le nouvel excédent sera partagé par moitié entre le département et la société générale des chemins de fer économiques.

Toutefois si, pendant les cinq premières années qui suivront l'ouverture de la ligne entière à l'exploitation, la recette kilométrique, calculée ainsi qu'il est dit ci-dessus, est inférieure à 2,800 fr., le département interviendra pour combler la différence entre la somme de 2,800 fr. par kilomètre et la recette effectuée, mais seulement jusqu'à concurrence de 500 fr. par kilomètre pour la première année, de 400 francs pour

la seconde, de 300 fr. pour la troisième, de 200 fr. pour la quatrième et de 100 fr. pour la cinquième année.

Art. 18. — Pour l'exécution de la présente convention, la société générale des chemins de fer économiques devra faire élection de domicile à Rouen.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine-Inférieure.

Art. 19. — En garantie de l'exécution de la présente convention, la société générale des chemins de fer économiques déposera à la Caisse des dépôts et consignations, à titre de cautionnement, une somme de 25,000 fr. en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de la dite Caisse de celles des valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Fait double à Rouen, les jour, mois et an que dessus.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la station d'Aumale (compagnie des chemins de fer du Nord) en gare commune, passera par Foucarmont, Varimpré, Londinières et se terminera à la station d'Envermeu (compagnie des chemins de fer de l'Ouest) en gare commune.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de quatre ans à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de six ans à partir de la même loi.

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances sans que les projets en aient été approuvés, conformément à l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble, par le conseil général, et, pour les projets de détail des ouvrages, par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du ministre des travaux publics, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, seront remis au préfet, dans les dix mois au plus tard de la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au conseil général, qui statuera définitivement, sauf le droit, réservé au ministre des travaux publics par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi, d'appeler le conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets.

Art. 4. — (Supprimé).

Art. 5 et 6. — Comme au type (*)

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas 2 m. 50 et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 m. 80. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de $3^m,50$ pour les locomotives et de $3^m,30$ pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 60 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 30 centimètres, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 75 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il devra être réservé entre les obstacles isolés se trouvant au-dessus du niveau des marchepieds latéraux le long des voies principales et les parties les plus saillantes du matériel roulant une distance d'au moins 60 centimètres.

Le département établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales.

Art. 7 *bis*. — Dans les parties où la voie ferrée est établie sur accotements, elle reposera sur une couche de ballast de $1^m,80$ et d'au moins 30 centimètres d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de $4^m,50$, cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'emplacement occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la chaussée de la voie publique, au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie en terre gazonnée d'une solidité suffisante.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264 ou *Journal Officiel* du 27 avril 1901.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saille nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres.

Une partie droite de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 20 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire et versant leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le département aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes des voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu dès à présent que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Aumale, Roupied (halte), Illois, Caule-Sainte-Beuve, la Verrerie (halte) Rétonval, Foucarmont, Varimpré, Smermesnil, Londinières, Wanchy, Douvrend, Envermeu.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations gares ou haltes sont reconnues nécessaires par le département, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général.

Le nombre, l'étude et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Les projets de détail de chaque gare, station ou halte se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500e indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Ces projets devront, avant tout commencement d'exécution, être approuvés par le préfet.

Art. 10. — Comme au type.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances ; mais cette ouverture ne pourra, dans

aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 6 mètres pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication et à 4 mètres pour simple chemin vicinal ou rural.

Pour les viaducs, la hauteur libre, à partir du sol de la route, au-dessus de la chaussée dans toute sa largeur, ne sera pas inférieure à 4^m,30.

La largeur entre les parapets sera au moins de 4 mètres. La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

Sur les lignes et sections pour lesquelles le département exécutera les ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de 7^m,30.

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le ministre des travaux publics ou le préfet, suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 8 mètres pour la route nationale, à 6 mètres pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication, et à 4 mètres pour un simple chemin vicinal ou rural.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de 4 mètres pour les chemins à une voie et de 7^m,30 sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée, au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 4^m,10.

Art. 13 et 14. — Comme au type.

Art. 15. — Le département sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ces travaux et de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins 4 mètres de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie et 7^m,30 sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à 1 mètre.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis pour le service du chemin de fer, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté, suivant les cas, par l'Etat, le département ou les communes intéressées, d'après l'évaluation contradictoire qui sera faite par les ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente.

Art. 16. — (Supprimé).

Art. 17 et 18. — Comme au type.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 20 kilogr. au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de 80 centimètres d'axe en axe.

Art. 19 à 22. — Comme au type.

Art. 22. — (Supprimé.)

Art. 23 à 31. — Comme au type.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7. Il devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes le conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions fixées ou à fixer pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et pourront être à deux étages.

L'étage inférieur sera complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit; l'étage supérieur sera couvert et garni de banquettes avec dossiers ; on y accédera au moyen d'escaliers qui seront accompagnés, ainsi que les couloirs donnant accès aux places, de garde-corps solides d'au moins $1^m,10$ de hauteur utile.

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés, et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Il y aura des places de trois classes; on se conformera pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui seront arrêtées par le préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide, sauf exceptions autorisées par le préfet, sur l'avis du service du contrôle.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le département sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines-locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière du réseau dans chaque sens est fixé à trois.

TITRE III

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 34. — (Supprimé.)
Art. 35. — (Supprimé.)
Art. 36. — (Supprimé.)
Art. 37. — (Supprimé.)
Art. 38. — (Supprimé.)
Art. 39 et 40. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 41. — Pour indemniser le département des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe).	0,075	0,035	0,110
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0,055	0,030	0,085
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe).	0,040	0,020	0,060
Enfants... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0,015	0,010	0,025
Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.			
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0,090	0,060	0,150
Veaux et porcs	0,060	0,040	0,100
Moutons, brebis, agneaux et chèvres.	0,030	0,020	0,050
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,22	0,18	0,40
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,12	0,08	0,20
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dits de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,09	0,06	0,15

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0,06	0,04	0,10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	0,05	0,03	0,08
3o VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne trainant pas de convoi).	2,10	1,40	3,50
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,60	1,80	4,40
Tender de 7 à 10 tonnes	1,05	0,70	1,75
Tender de plus de 10 tonnes	1,56	1,04	2,60
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,18	0,12	0,30
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc	0,24	1,16	0,40
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide .	0,15	0,10	0,25
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix, par tonne de chargement et par kilomètre.	0,09	0,07	0,16
4o SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes .	0,45	0,35	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer, sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de	0,30	0,20	0,50
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale au prix de	0,90	0,60	1,50

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au département qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire il n'aura droit qu'aux prix fixés par le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 5 kilomètres, elle sera comptée pour 5 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé par les agents du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogr.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogr.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. payera comme 10 kilogr.; entre 10 et 20 kilogr., comme 20 kilogr., etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogr.; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogr.; 3° au-dessus de 10 kilogr., par fraction indivisible de 10 kilogr.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art. 42 à 45. — Comme au type.

Art. 45. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3.000 kilogrammes.

Néanmoins, le département ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3.000 à 5.000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le département ne pourra être contraint de transporter les masses pesant plus de 5.000 kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le département transporte des masses indivisibles pesant plus de 5.000 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par le préfet.

Art. 46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube.

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets

dangereux, pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, aux plaqués d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 47. — Dans le cas où le département jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions établies par l'article 5 de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le département dans l'intérêt des services publics ni aux réductions ou remises accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Art. 48 et 50. — Comme au type.

Art 50. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que

ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin du fer, seront fixés annuellement par le préfet. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

Art. 51. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 5.000 habitants, soit un centre de population de 5.000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leur frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 52 à 66. — Comme au type.

Art. 66. — (Supprimé).

Art. 67. — (Supprimé).

Art. 68. — (Supprimé).

Rouen, le 10 août 1900.

(N° 190)

[10 juin 1901]

Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, dans le département de la Loire-Inférieure, l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur, des Sorinières à Vieillevigne.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Loire-Inférieure, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, s'embranchant aux Sorinières, sur le chemin de fer d'intérêt local à voie étroite de Nantes à Legé et aboutissant à Vieillevigne.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée

comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de la Loire-Inférieure est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, les 27 octobre et 2 novembre 1900, entre le préfet de la Loire-Inférieure, d'une part, et la compagnie française des chemins de fer à voie étroite, d'autre part.

. Une copie certifiée conforme de cette convention restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne désignée à l'article 1er ci-dessus est fixé à la somme de deux millions soixante-treize-mille francs (2.073.000 fr.)

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public tant pour la ligne de Nantes à Legé, déclarée d'utilité publique par la loi du 1er août 1890, que pour la ligne, objet de la présente loi, est porté de quarante-trois mille francs (43.000 francs) à quatre-vingt mille cinq cents francs (80.500 francs).

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions de la convention du 4 janvier 1890, annexée à la loi du 1er août 1890, et de la convention des 27 octobre-2 novembre 1900, annexée à la présente loi, le département participerait aux recettes d'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

CONVENTION

Entre le préfet du département de la Loire-Inférieure, agissant au nom du département en vertu des délibérations du conseil général en date des 30 avril 1897, 21 avril 1898, 26 août 1898 et 12 avril 1899, et de la commission départementale du 27 juillet 1897, de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 20 mars 1882,

D'une part :

Et M. Faliès (Jacques-Alfred), ingénieur civil, agissant au nom de la compagnie française des chemins de fer à voie étroite, société anonyme au capital de 1 million de francs, dont le siège social est à Paris, 60, rue de Provence, en vertu des délégations spéciales du conseil d'administration, en date du 15 avril 1897 et du 29 juin 1900.

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Loire-Inférieure, au nom du département, concède à la compagnie française des chemins de fer à voie étroite, qui accepte, le chemin de fer d'intérêt local à voie étroite des Sorinières à Vieillevigne s'embranchant à la station des Soriniéres, à la ligne de Nantes à Legé, déclarée d'utilité publique par la loi du 1er août 1899 et déjà concédée à la même compagnie.

Les dispositions à réaliser sont celles de l'avant-projet approuvé par le conseil général de la Loire-Inférieure, le 12 avril 1899 ; elles comprennent notamment l'agrandissement des installations des gares de Nantes et de Pont-Rousseau.

Art. 2. — La compagnie s'engage à fournir de ses propres deniers le matériel roulant dont l'effectif est détaillé dans l'article 31 du cahier des charges, matériel dont le prix est fixé à la somme totale de 428.000 francs. Ce matériel deviendrait la propriété du département, sans le payement d'aucune indemnité, dans le cas où la compagnie tomberait en déchéance.

Le département servira à la compagnie, à partir de l'ouverture à l'exploitation et pendant la durée de la concession, par an 4,50 % représentant l'intérêt de cette somme sans amortissement.

A l'expiration de la concession, la valeur de ce matériel roulant, fixé à dire d'experts, sera remboursée à la compagnie par le département.

Si, au cours de la concession, le développement du trafic exige une augmentation du matériel roulant, la compagnie sera tenue de le fournir à ses frais, sans que le département ait à lui payer aucun intérêt supplémentaire.

Art. 3. — Toutes les dépenses d'établissement autres que celles du matériel roulant spécifiées à l'article 2 précédent, seront remboursées à la compagnie par le département au fur et à mesure de la construction de la ligne, sans toutefois pouvoir dépasser le maximum de 1.645.00 francs.

L'économie qui serait réalisée sur cette dépense maxima sera partagée, par moitié entre le département et la compagnie.

Art. 4. — Le remboursement des dépenses d'établissement prévues à l'article 3 aura lieu mensuellement. A cet effet, la compagnie remettra, à la fin de chaque mois, au département ses comptes mensuels comprenant, savoir :

1° Toutes les sommes que la compagnie aura dépensées dans un but d'utilité pour les études, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances et l'agrandissement des installations actuelles des gares de Nantes et de Pont-Rousseau pour recevoir le trafic de la ligne à construire.

2° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements, depuis la mise en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante ; les deux autres cinquièmes restant à la charge du concessionnaire ;

3° 15 % du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux paragraphes précédents, pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

L'ensemble de ces dépenses remboursables (y compris les 15 %) ne pourra bien entendu, dépasser la somme maxima de 1.645 000 francs, conformément aux stipulations de l'article 3.

Le compte des dépenses de premier établissement sera clos le 31 décembre qui suivra l'ouverture à exploitation.

Art. 5. — Les dispositions des articles 4, 6, 7 et 8 de la convention du 4 janvier 1890 annexée à la loi du 1er août 1890, déclarant l'utilité publique de la ligne de Nantes à Legé, seront applicables à la ligne faisant l'objet de la présente convention.

Pour l'application dudit article 6, il sera fait masse des recettes et des dépenses des deux lignes.

Art. 6. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges type annexé à la loi du 1er août 1890 ci-dessus visée, complété et modifié ainsi qu'il est dit à l'article 7 ci-dessous. Ce cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, modifié par le décret du 31 juillet 1898, sauf les modifications introduites aux articles 20, 31, 34, 41, 57 *bis* et 61.

Le concessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 7. — Le cahier des charges annexé à la loi du 1er août 1890, déclarant d'utilité publique la ligne de Nantes à Legé, est complété et modifié ainsi qu'il suit :

a) *Art. 1er*. — Il est ajouté un dernier paragraphe ainsi conçu :

« De la station des Sorinières se détachera un embranchement vers Vieillevigne, passant par ou près la Bignon, Montbert, Aigrefeuille, Remouillé, la Planche et Vieillevigne ».

b) *Art. 7*. — Le paragraphe 5 est complété par les mots : «... sur l'embranchement des Sorinières à Vieillevigne, le ballast sera en pierre cassée ».

c) *Art. 8*. — Les paragraphes 1 et 3 de cet article sont remplacés par les suivants :

§ 1er. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur :

« 1° Pour la ligne de Nantes à Legé, à 100 mètres, sauf aux abords des gares, où exceptionnellement le rayon pourra être abaissé à 75 mètres;

« 2° Pour l'embranchement des Sorinières à Vieillevigne à 140 mètres;

§ 3. Le maximum des déclivités est fixé à 25 millièmes pour la ligne de Nantes à Legé et à 20 millièmes pour celle des Sorinières à Vieillevigne ».

d) *Art. 9*. — Le deuxième paragraphe est remplacé par le suivant :

« Il demeure toutefois entendu dès à présent que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

« 1° Pour la ligne de Nantes à Legé :

Nantes, Pont-Rousseau, les Sorinières, Pont-Saint-Martin, la Chevrolière, Saint-Philibert-de-Grandlieu, la Limouzinière-Saint-Colombin, Saint-Jean-Saint-Etienne-de-Corcoué, le Moulin-Guérin-Touvois et Legé;

2° Pour l'embranchement des Sorinières à Vieillevigne :

« Le Gros-Caillou, le Bignon, les Chaises, Montbert, Aigrefeuille. Remouillé, la Planche et Vieillevigne.

« Ces stations seront ouvertes au service des voyageurs et des marchandises ».

e) *Art. 31*. — Le dernier paragraphe de cet article est remplacé par le suivant :

« L'effectif du matériel roulant comprendra :

« 1° Pour la ligne de Nantes à Legé : 4 machines, 14 voitures et 44 fourgons et wagons.

2° Pour l'embranchement des Sorinières à Vieillevigne : 4 machines, 24 voitures et 60 fourgons et wagons ».

f) Art. 34. — Cet article est remplacé par le suivant :

« La durée de la concession pour chacune des lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. La concession de l'ensemble prendra fin le 31 juillet 1940. Toutefois, le département, après s'être mis d'accord à ce sujet avec MM. les ministres des travaux publics et des finances, aura la faculté de faire cesser la concession du réseau le 31 juillet 1920, sans indemnité d'aucune sorte et à la seule condition de prévenir le concessionnaire trois ans au moins avant cette date ».

g) Art. 48. — Le dernier paragraphe est remplacé par le suivant :

« Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué ».

h) Art. 37. — Le deuxième paragraphe est remplacé par le suivant :

« Dans ces deux cas, les sommes de 75.000 francs et 50.000 francs qui auront été déposées, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement deviendront la propriété du département et lui resteront acquises ».

i) Art. 57 bis. — Il sera ajouté un article 57 *bis* ainsi conçu :

« Le concessionnaire sera tenu de coopérer au service des colis postaux, conformément aux lois, conventions, règlements et tarifs sur la matière ».

j) Art. 61. — Les paragraphes 1, 2 et 6 de cet article sont complétés comme il suit :

« § 1er. — Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de carrières, de mines ou d'usines, avec tout propriétaire de magasins généraux et avec tout concessionnaire de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure, qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le préfet statuera sur la demande, le concessionnaire entendu ».

« § 2. — Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de carrières, de mines et d'usines, des propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux ou des concessionnaires de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, aucuns frais particuliers pour la compagnie.

« § 6. — Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de carrières, de mines ou d'usines, de magasins généraux ou d'outil-

lage des ports maritimes ou de navigation intérieure avec la ligne principale du chemin de fer ».

k) Art. 66. — Cet article est complété ainsi qu'il suit :

« Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 75.000 francs, pour la ligne de Nantes à Legé et de 50.000 francs pour celle des Sorinières à Vieillevigne, en numéraire, etc.

Art. 8. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration publique dans le délai de deux ans à partir des présentes, et à l'obtention pour le département de la subvention de l'État au taux maximum résultant de l'application de la loi du 11 juin 1880.

Art. 9. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention seront à la charge de la compagnie française des chemins de fer à voie étroite.

Fait double à Paris et à Nantes, le 27 octobre 1900 et le 2 novembre 1900.

(N° 191)

[10 juin 1901]

Loi ayant pour objet de rectifier l'article unique de la loi du 5 février 1898, portant modification du tracé de la ligne de Gerbéviller à Bruyères dans la partie comprise entre Gerbéviller et Rambervillers.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — La loi du 5 février 1898, relative à la ligne de Gerbéviller à Bruyères, est rectifiée ainsi qu'il suit :

« Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Gerbéviller à Bruyères, passant par ou près Saint-Maurice, Rambervillers et Autrey, en se maintenant constamment dans la section comprise entre Gerbéviller et Rambervillers, sauf aux abords de Moyen, sur la rive gauche de la Mortagne ou de ses dérivations. »

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

(N° 192)

[13 juin 1901]

Loi ayant pour objet le règlement des questions relatives aux lignes de Bazancourt à Bétheniville et de Remiremont à Cornimont (réseau de l'Est).

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée, le 25 janvier 1900, entre le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer de l'Est et relative aux lignes de Bazancourt à Bétheniville, de Romilly à Raucourt et de Remiremont à Cornimont.

Art. 2. — Sont incorporés dans le réseau d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local de Remilly à Raucourt et de Remiremont à Cornimont.

Il sera, s'il y a lieu, statué, par décret rendu en conseil d'Etat, sur l'indemnité ou les dédommagements qui pourraient être dus, pour l'incorporation desdits chemins de fer, aux départements des Ardennes et des Vosges, ainsi qu'aux communes qui ont fourni des subventions pour leur établissement.

Art. 3. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

CONVENTION

L'an 1900, le 25 janvier,

Entre :

Le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer de l'Est, représentée par MM. Van Blarenberghe (Henri-François-Alexandre), ingénieur en chef des ponts et chaussées, officier de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration, et de Boischevalier (Paul-Eugène-Marie), ingénieur des arts et manufactures, chevalier de la Légion d'honneur, vice-président du conseil d'administra-

tion, élisant domicile au siège de ladite société à Paris, rue et place de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 28 décembre 1899 et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai d'un an,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — A la fin de la concession du réseau de l'Est ou en cas de rachat de ce réseau, la ligne de Bazancourt à Bétheniville, dont l'exploitation a été rétrocédée à la compagnie de l'Est par la société anonyme du chemin de fer de la vallée de la Suippe, en vertu d'un traité en date du 21 mars 1878, approuvé par décret du 22 janvier 1879, fera retour à l'Etat qui se trouvera substitué aux droits et obligations résultant pour la compagnie de l'Est dudit traité.

Art. 2. — Dans le cas où les deux lignes d'intérêt local :

1° De Remilly à Raucourt, dont l'exploitation a été concédée à la compagnie de l'Est par le département des Ardennes, en vertu d'un traité, en date du 13 mars 1873, approuvé par décret du 21 janvier 1875 ;

2° De Remiremont à Cornimont, dont la concession a été rétrocédée à la compagnie de l'Est par la société du chemin de fer de la Moselotte, en vertu d'un traité, en date du 16 décembre 1880, approuvé par décret du 8 février 1882 ;
seraient classées comme lignes d'intérêt général, la durée de leur concession serait ramenée à celle de la concession du réseau de la compagnie de l'Est, laquelle expire le 26 novembre 1954. L'Etat prendra à sa charge, après cette date, le service, en intérêts et amortissement, des obligations de l'ancienne compagnie de la Moselotte qui seront encore en circulation.

Art. 3. — Les lignes comprises dans la présente convention seront soumises à toutes les clauses du cahier des charges général du réseau de la compagnie de l'Est, sauf en ce qui concerne les conditions techniques d'établissement des lignes qui ne seront pas modifiées.

Art. 4. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de trois francs.

Fait en double à Paris, les jour, mois et an que dessus.

(N° 193)

[13 juin 1901]

Loi ayant pour objet de modifier les lois du 9 juin 1888 et du 5 janvier 1893, en ce qui concerne le chiffre maximum du capital de premier établissement du chemin de fer d'intérêt local d'Angers (gare Saint-Laud) à Noyant.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Le deuxième paragraphe de l'article 4 de la loi du 5 janvier 1893, qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, d'un chemin de fer d'intérêt local de la gare d'Angers (Saint-Laud) à l'origine du chemin de fer d'intérêt local d'Angers à Noyant, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer d'intérêt local d'Angers (gare Saint-Laud) à Noyant est porté à deux millions sept cent soixante mille deux cent quarante francs (2,760,240 francs), comprenant quatre cent trente-cinq mille francs (435,000 francs) pour la partie déclarée d'utilité publique par la loi du 5 janvier 1893 et deux millions trois cent vingt-cinq mille deux cent quarante francs (2,325,240 fr.) pour la partie déclarée d'utilité publique par la loi du 9 juin 1888. »

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

DÉCRETS

(N° 194)

[30 mai 1901]

Décret approuvant la substitution de la Compagnie des tramways électriques Nord-Parisiens à M. Grammont comme concessionnaire de la ligne de tramway de Saint-Ouen à Paris (place Cadet).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,
Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Grammont de la compagnie des tramways électriques Nord-Parisiens (anciennement dénommée compagnie des tramways électriques de Paris à Saint-Denis, Epinay, Enghien et extensions) comme concessionnaire de la ligne de tramway de Saint-Ouen à Paris (place Cadet), dont l'établissement dans le département de la Seine a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 25 septembre 1900.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways électriques Nord-Parisiens (anciennement dénommée compagnie des tramways électriques de Paris à Saint-Denis, Epinay, Enghien et extensions), sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont concédées, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 195)

[10 juin 1901]

Décret approuvant la substitution du concessionnaire du tramway de Pont-de-Vaux à Fleurville (Ain et Saône-et-Loire).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Cornillon de la « compagnie anonyme du tramway de Pont-de-Vaux à Fleurville » comme rétrocessionnaire de la ligne de tramway de Pont-de-Vaux à Fleurville, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 17 juin 1897.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie anonyme du tramway de Pont-de-Vaux à Fleurville, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'art. 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 196)

[10 juin 1901]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre les stations d'Ardres et de Pont d'Ardres (Pas-de-Calais).

Le Président de République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Pas-de-Calais, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre la station d'Ardres et la station de Pont-d'Ardres.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Pas-de-Calais est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 28 mai 1901, entre le préfet du Pas-de-Calais, au nom du département, et MM. Darras et Cie, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

L'an 1901, le 28 mai.

Entre les soussignés,

1° M. Duréault, préfet du département du Pas-de-Calais, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte de ce département, conformément :

1° A la loi du 10 août 1871,

2° A la loi du 11 juin 1880 et au règlement d'administration publique du 6 août 1881 ;

3° Aux délibérations du conseil général des 24 août 1899, 25 avril 1900 et 23 août 1900, et à la délibération de la commission départementale, en date du 24 décembre 1900,

D'une part ;

2° MM. Darras et Cie, ingénieurs, demeurant à Paris, 46, rue Cambon,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Pas-de-Calais s'engage à demander à l'Etat la concession d'un tramway à traction mécanique d'Ardres à Pont-d'Ardres, et à rétrocéder à MM. Darras et Cie, qui acceptent, la construction et l'exploitation de ce tramway.

Cette retrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret de conces-

sion à intervenir, est faite dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé au présent traité, lequel est conforme au cahier des charges-type approuvé par le décret du 6 août 1881, et modifié par le décret du 13 février 1900, sauf les modifications apportées aux articles 5, 6, 7 *bis*, 8 *bis* 8 *ter*, 10 *bis*, 11 *bis*, 20, 23, 36 et la suppression des articles 38 et 39.

Art. 2. — Le département n'accorde à cette entreprise ni subvention ni garantie d'intérêts. Il est formellement spécifié que les travaux de consolidation d'ouvrage d'art, d'élargissement ou de modification de ces ouvrages sont à la charge des rétrocessionnaires.

Les rétrocessionnaires prennent, en outre, l'engagement de raccorder le tramway avec le canal d'Ardres, dans un délai de deux ans à partir du décret d'utilité publique.

Art. 3. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française. Des dérogations à cette règle pourront être autorisées par le préfet.

Les agents employés à la construction et à l'exploitation de la ligne seront tous de nationalité française.

Art. 4. — Avant la signature de l'acte de concession, les rétrocessionnaires déposeront à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 6,000 fr. en numéraire ou en rente sur l'Etat, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les deux tiers seront rendus aux rétrocessionnaires par tiers proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier tiers ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 5. — Les rétrocessionnaires devront faire élection de domicile à Ardres.

Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Pas-de-Calais.

Art. 6. — Dans les six mois à dater du décret déclaratif d'utilité publique, MM. Darras et C[ie] s'engagent à constituer une société anonyme suivant les formes prévues par la loi du 24 juillet 1867. Cette société sera substituée aux rétrocessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux vis-à-vis du département de tous les engagements contractés envers ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par un décret rendu en conseil d'Etat, suivant l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 7. — Il sera créé en tout temps des trains ouvriers avec abonnements hebdomadaires.

Art. 8. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge des rétrocessionnaires.

Fait en double, à Arras, les jour, mois et an que dessus.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Ar. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques agréés par l'administration.

Art. 2. — La ligne partira de la station d'Ardres, sur le chemin de fer d'intérêt local d'Anvin à Calais, pour aboutir à la station de Pont-d'Ardres sur le chemin de fer d'intérêt général de Lille à Calais. Elle empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Route nationale n° 43.

Deux déviations en deçà et au delà de ladite route sont prévues pour éviter la traversée des lieux habités,

Art. 3 et 4.— Comme au type (*).

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres. Dans les parties en déviation, les courbes consécutives, dirigées en sens contraire, seront raccordées par un élément droit de 40 mètres de longueur au moins.

Le maximum des déclivités est fixé à 21 millimètres par mètre.

Un palier de 40 mètres de longueur au moins devra être ménagé dans les déviations entre les déclivités consécutives de sens contraire.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — Dans les sections ou le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans altération de ce profil soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront dans un empierrement de 20 centimètres d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais cet empierrement.

Art. 7. — Comme au type.

Art. 7 *bis*. — Dans les parties en déviation, la largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur des rails et l'arête supérieure du ballast, sera de 85 centimètres.

L'épaisseur de la couche du ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de

(*) Voir le type *Ann.* 1882 p. 292 ou *Journal officiel* du 15 juin 1901.

largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il devra être réservé entre les obstacles isolés se trouvant au-dessus du niveau des marchepieds latéraux le long des voies principales et les parties les plus saillantes du matériel roulant, une distance d'au moins 60 centimètres.

Le concessionnaire établira les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assainissement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Conformément à l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, les concessionnaires seront dispensés de poser des clôtures le long de la ligne.

Art. 8 *bis*. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interceptées par le tramway, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration compétente. Dans le cas où des routes nationales ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par la voie ferrée, les rails Vignole ou à gorge, dans le cas de pavage, devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes ou chemins, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures. Le croisement à niveau du tramway et des routes et chemins ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45 degrés, à moins d'une autorisation formelle de l'administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour les routes nationales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins 4 mètres pour les autres chemins.

Le concessionnaire sera dispensé de poser des barrières aux passages à niveau.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à 20 millièmes au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage; sur les autres points, lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder 3 centimètres par mètre pour les routes nationales et 5 centimètres pour les chemins vicinaux. Le préfet restera libre d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause en ce qui touche les chemins vicinaux ; le ministre statuera en ce qui touche les routes nationales.

Art. 8 *ter*. — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux et de prendre le mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Art. 9 et 10. — Comme type.

Art. 10 *bis*. — Tous les terrains nécessaires à l'établissement du tramway, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, le cas échéant et, en général, pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par le concessionnaire.

Pour les parties en déviation, les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés, et les rails seront posés pour une

voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de voies d'évitement.

Art. 11. — Comme au type.

Art. 11 *bis*. — Immédiatement après l'achèvement des travaux, et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant du département, ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadrastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée aux archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 à 16. — Comme au type.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 20. — Comme au type.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les détails fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement deviendra la propriété de l'Etat et lui restera acquise.

Art. 21 et 22. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'ils s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la conditions expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Voyageurs. { Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,055	0,025	0,080
Voyageurs. { Voitures couvertes et fermées à vitres (2e classe).	0,043	0,022	0,065
Enfants . { Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0,010	0,005	0,015
Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes			
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait . .	0,07	0,03	0,010
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,04
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0,01	0,01	0,02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. .	0,06	0,04	0,10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Betteraves et pulpes. . .	0,05	0,03	0,08

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes.	0,04	0,02	0,06
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, 50 centimes par wagon et par kilomètre.			
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide . .	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. .	0,08	0,06	0,14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes .	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de	0,60	0,40	1 »

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier. Toutefois, la longueur d'application entre les gares extrêmes ne dépassera pas 6 kilomètres.

Si la distance parcourue est inférieure à 4 kilomètres, elle sera comptée pour 4 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet, d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs de stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art. 24 à 35. — Comme au type.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35. — Comme au type.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix de transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes, conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités.

Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

L'accès gratuit dans les voitures sera accordé aux sous-agents des postes et télégraphes voyageant pour le service dont la liste sera arrêtée par le préfet, sur la proposition du directeur des postes et des télégraphes, le concessionnaire et l'ingénieur en chef du contrôle entendus.

Le concessionnaire sera tenu de coopérer au service des colis postaux, conformément aux lois, conventions, règlements et tarifs en vigueur sur la matière ; si, pour son service d'exploitation, le concessionnaire installe des communications télégraphiques ou téléphoniques, il devra, au préalable, en demander l'autorisation à l'administration des postes et télégraphes et se conformer à cet égard à l'article 57 du cahier des charges type pour la concession des chemins de fer d'intérêt local annexé au décret du 6 août 1881, modifié par le décret du 13 février 1900.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 17. — Comme au type.

Art. 38. — (Supprimé).

Art. 39. — (Supprimé).

Art. 40 et 41. — Comme au type.

(N° 197)

[11 juin 1901]

Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter en vue de l'agrandissement des stations de Livet et de Bourg-d'Oisans (Isère).

Le Président de la République française.

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter en vue de l'agrandissement des stations de Livet et de Bourg-d'Oisans, sur la ligne de tramway de la gare de Vizille (réseau Paris-Lyon-Méditerranée) au Bourg-d'Oisans, conformément aux dispositions des plans ci-dessus visés, lesquels resteront annexés au présent décret.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans à partir de la promulgation du présent décret.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 198)

[14 juin 1901]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Morbihan, d'une ligne de tramway entre Lorient et Hennebont.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Morbihan, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, entre Lorient (pont de Kérentrech) et Hennebont.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Morbihan est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 4 juin 1901, entre le

préfet du Morbihan, au nom du département, et la compagnie des tramways de Lorient, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Lorient, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées et de celle qui fait l'objet du présent décret, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

Entre M. Moullé, préfet du département du Morbihan, agissant au nom dudit département, en vertu de la délibération du conseil général en date du 22 août 1899.

D'une part ;

Et M. le général Leplus, président du conseil d'administration de la compagnie des tramways de Lorient, société anonyme au capital de deux millions de francs, dont le siège social est à Paris, 28, rue du Rocher.

Et M. de Brancion, ingénieur, demeurant à Asnières, rue du Château, n° 96, également administrateur de la compagnie des tramways de Lorient.

Agissant tous deux au nom de ladite compagnie, en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 14 octobre 1898.

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Morbihan rétrocède à la compagnie des tramways de Lorient, qui accepte, la construction, l'exploitation et l'entretien de la ligne de tramways électriques de Lorient à Hennebont, sous la réserve qu'il en obtiendra lui-même la concession qu'il s'engage à solliciter de l'Etat dans les conditions stipulées par la loi du 11 juin 1880.

Aucune indemnité ne serait due au rétrocessionnaire éventuel dans le cas où la concession ne serait pas accordée ou ne le serait qu'à des conditions que le département considérerait comme inacceptables pour lui. Dans ce cas, le cautionnement dont il sera parlé ci-après serait remboursé au rétrocessionnaire.

Art 2. — En outre des lois et décrets d'ordre général relatifs aux tramways, le rétrocessionnaire est et demeure assujetti, pendant toute la durée de la concession, aux clauses du présent traité et à celles du cahier des charges ci-annexé, au lieu et place du concessionnaire.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé

au décret du 6 août 1881, et modifié par décret du 13 février 1900, sauf modifications aux articles 4, 5, 6, 7, 11, 20, 21, 23, 28, 29, 33 et 37, et suppression des articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 38 et 39.

En particulier, la ligne qui fait l'objet du présent sera construite, exploitée et entretenue par les soins et aux frais, risques et périls exclusifs du rétrocessionnaire.

Art. 3. — Le matériel à employer par la compagnie devra être de provenance française.

Art. 4. — Tous les agents et ouvriers de la compagnie, tant pour la construction que pour l'exploitation et l'entretien, devront avoir la qualité de Français.

Art. 5. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 50,000 francs en numéraire, ou en rente sur l'Etat, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les sept dixièmes en seront rendus au rétrocessionnaire six mois après la mise en exploitation de la ligne. Les trois derniers dixièmes ne seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

Art. 6. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Lorient. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Lorient.

Art. 7. — Les frais du présent et tous autres qui pourront en être la conséquence seront supportés par la compagnie des tramways de Lorient, laquelle acquittera en outre toutes taxes et contributions auxquelles pourrait donner lieu la concession, ainsi que les frais d'impression à cent exemplaires, tant du présent traité que du cahier des charges et du décret de concession à intervenir.

Fait double à Lorient, le 4 juin 1901.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques agréés par l'administration.

Art. 2. — La ligne partira du pont de Kérentrech (rive gauche du Scorff) et empruntera la route nationale n° 24 jusqu'à son terminus, situé sur la place de l'Eglise à Hennebont. Un embranchement sera établi à Hennebont, sur le chemin de grande communication n° 36, à l'origine dudit chemin.

Art. 3. — Comme au type (*).

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

(*) Voir le type, *Ann.* 1882 p. 292 ou *Journal Officiel* du 22 juin 1901.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que leur chargement ne dépassera pas 2 mètres et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celles des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de 3^{m},50.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1^{m},50.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 20 mètres.

Le maximum des déclivités est fixé à celui de la voie publique empruntée.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans une chaussée de même nature et de même épaisseur que celle de la voie publique empruntée, qui règnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais cette chaussée de 2 mètres de largeur totale.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel de tramway (toutes saillies comprises, il reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2^{m},60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de 1^{m},10 au moins.

Un intervalle libre d'au moins 1^{m},40 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du délai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Art. 7. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast de 2 mètres de largeur et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de 5 mètres, cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de la chaussée de la voie publique au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie en matériaux d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire dans les parties de routes ou de chemins dont la déclivité dépassera 4 centimètres par mètre, l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de $1^m,40$ subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8 à 11. — Comme au type.

Art. 11. — Le mode d'exploitation comportera des arrêts fixes.

Le nombre et l'emplacement des stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après.

Pont de Kérentrech (rive gauche), Kerguier (chemin du Village), Lannester (chemin de Prat Rio à Lannester), Lann-Sevelin (chemin de grande communication de Lorient à Plouay), Kerpont (chemin de Kerpont-Braz à Caudan), Montagne du Salut (chemin de Caudan au Plessis), Toul-Douar (chemin du Plessis à Hennebont), chemin de la gare d'Hennebont, Hennebont-Saint-Caradec (pont d'Hennebont, rive droite), Hennebont (route de Port-Louis), Hennebont (place de l'Eglise).

Des kiosques d'abri pour les voyageurs seront établis aux points suivants :

Pont de Kérentrech (rive gauche), place de l'Eglise, à Hennebont.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à quinze du 1er mai au 31 octobre, et à treize du 1er novembre au 30 avril.

Art. 15. — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les trains se composeront de trois voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 25 mètres.

La vitesse des trains en marche sera, au plus, de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 20. — Comme au type.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement deviendra la propriété de l'Etat et lui restera acquise.

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881 ainsi que par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra, soit la perte totale de son cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le ministre des travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse. Dans le premier cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Art. 22. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DÉSIGNATION DES PARCOURS		PÉAGE		TRANSPORT			
		1re classe (1)	2e classe (2)	1re classe (1)	2e classe (2)	1re classe (1)	2e classe (2)
Du pont de Kerentrech (rive gauche) et *vice versa*	à Kerguier	0f133	0f067	0f067	0f033	0f20	0f10
	à Lannester	0 133	0 067	0 067	0 033	0 20	0 10
	à Lann-Sevelin	0 20	0 10	0 10	0 05	0 30	0 15
	à Kerpont	0 267	0 133	0 133	0 067	0 40	0 20
	à la Montagne du Salut	0 333	0 167	0 167	0 083	0 50	0 25
	à Toul-Douar	0 40	0 20	0 20	0 10	0 60	0 30
	au chemin de la gare d'Hennebont. à Hennebont-Saint-Caradec à Hennebont (route de Port-Louis). à Hennebont (place de l'Eglise)	0 467	0 30	0 233	0 15	0 70	0 45
De Kerguier et *vice versa*	à Lannester à Lann-Sevelin	0 133	0 067	0 067	0 033	0 20	0 10
	à Kerpont	0 20	0 10	0 10	0 05	0 30	0 15
	à la Montagne du Salut	0 267	0 133	0 133	0 067	0 40	0 20
	à Toul-Douar	0 333	0 167	0 167	0 083	0 50	0 25
	au chemin de la gare d'Hennebont. à Hennebont-Saint-Caradec à Hennebont (route de Port-Louis). à Hennebont (place de l'Eglise)	0 467	0 267	0 233	0 133	0 70	0 40
De Lannester et *vice versa*	à Lann-Sevelin à Kerpont	0 133	0 067	0 067	0 033	0 20	0 10
	à la Montagne du Salut	0 20	0 10	0 10	0 05	0 30	0 15
	à Toul-Douar	0 267	0 133	0 133	0 067	0 40	0 20
	au chemin de la gare d'Hennebont. à Hennebont-Saint-Caradec à Hennebont (route de Port-Louis). à Hennebont (place de l'Eglise)	0 467	0 233	0 233	0 117	0 70	0 35
De Lann-Sevelin et *vice versa*	à Kerpont à la Montagne du Salut	0 133	0 067	0 067	0 033	0 20	0 10
	à Toul-Douar	0 20	0 10	0 10	0 05	0 30	0 15
	au chemin de la gare d'Hennebont. à Hennebont-Saint-Caradec à Hennebont (route de Port-Louis). à Hennebont (place de l'Eglise)	0 40	0 20	0 20	0 10	0 60	0 30
De Kerpont et *vice versa*	à la Montagne du Salut à Toul-Douar	0 333	0 067	0 067	0 033	0 20	0 10
	au chemin de la gare d'Hennebont. à Hennebont-Saint-Caradec à Hennebont (route de Port-Louis). à Hennebont (place de l'Eglise)	0 333	0 167	0 167	0 083	0 50	0 25

(1) 1re classe. — Voitures couvertes, garnies de banquettes rembourrées, fermées à glaces et éclairées la nuit.

(2) 2e classe. — Voitures couvertes, garnies de banquettes, fermées à glaces et éclairées la nuit, avec plates-formes pour voyageurs debout, ou voitures couvertes, mais non fermées, garnies de banquettes et éclairées la nuit. (Ces dernières pendant l'été seulement, sauf pour les trains ouvriers, où elles pourront être utilisées toute l'année).

DÉSIGNATION DES PARCOURS	PRIX de PÉAGE		PRIX de TRANSPORT		TOTAUX	
	1re classe (1)	2e classe (2)	1re classe (1)	2e classe (2)	1re classe (1)	2e classe (2)
De la montagne du Salut et *vice versa* — à Toul-Douar	0f133	0f067	0f067	0f033	0f20	0f10
De la montagne du Salut et *vice versa* — au chemin de la gare d'Hennebont, à Hennebont-Saint-Caradec . . , à Hennebont (route de Port-Louis), à Hennebont (place de l'Eglise) .	0 267	0 133	0 133	0 067	0 40	0 20
De Toul-Douar et *vice versa* — au chemin de la gare d'Hennebont, à Hennebont-Saint-Caradec . . , à Hennebont (route de Port-Louis), à Hennebont (place de l'Eglise) .	0 20	0 10	0 10	0 05	0 30	0 15
Pour tout parcours effectué uniquement sur le territoire de la commune d'Hennebont . .	0 133	0 067	0 067	0 033	0 20	0 10
Les voyages simples par soudure avec les tramways urbains de Lorient, d'un point quelconque de ce réseau urbain à l'un des arrêts de la ligne d'Hennebont, ou *vice versa*, donneront lieu à une augmentation, sur les prix des parcours comptés à partir du pont de Kérentrech, de	0 133	0 067	0 067	0 033	0 20	0 10
Trains ouvriers aux heures d'entrée et de sortie de l'arsenal						
De Lorient (pont de Kérentrech) au chemin vicinal de Caudan au Plessis ou à une station intermédiaire.	0 10	0 033	0 05	0 017	0 15	0 05
Par soudure avec les tramways urbains de Lorient, d'un point quelconque de ce réseau à l'arrêt de la Montagne du Salut ou à un arrêt intermédiaire	0 20	0 067	0 10	0 033	0 30	0 10

(1) 1re classe. — Voitures couvertes, garnies de banquettes rembourrées, fermées à glaces et éclairées la nuit.

(2) 2e classe. — Voitures couvertes, garnies de banquettes, fermées à glaces et éclairées la nuit, avec plates-formes pour voyageurs debout, ou voitures couvertes, mais non fermées, garnies de banquettes et éclairées la nuit. (Ces dernières pendant l'été seulement, sauf pour les trains ouvriers, où elles pourront être utilisées toute l'année).

Au-dessous de quatre ans, les enfants ne payeront rien, à la condition d'être tenus sur les genoux.

Dans le cas où le concessionnaire obtiendrait l'autorisation d'établir une voie sur le pont suspendu de Kérentrech, les tarifs en vigueur resteraient applicables sans changement, à compter de la rive droite du Scorff.

Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transports ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens: dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Art. 24. — (Supprimé).

Art. 25. — (Supprimé).

Art. 26. — (Supprimé).

Art. 27. — (Supprimé).

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par les affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni au réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment, avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30. — (Supprimé).

Art. 31. — (Supprimé).

Art. 32. — (Supprimé).

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845 de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — (Supprimé).

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35 et 36. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 10 janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 fr. par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu, dans le courant du mois qui suivra le décret de concession, à la caisse du trésorier-payeur général du Morbihan; il comprendra la somme due depuis ce décret jusqu'au 1er janvier de l'année suivante.

Art. 38. — (Supprimé).

Art. 39. — (Supprimé).

Art. 40 et 41. — Comme au type.

Arrêté :

Paris, le 13 juin 1901

(N° 199)

[15 juin 1901]

Décret approuvant la substitution du concessionnaire du tramway de Bordeaux à Cadillac (Gironde).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Faugère de la société anonyme dite « compagnie du tramway de Bordeaux à Cadillac », comme concessionnaire de la ligne de tramway de Bordeaux à Cadillac, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 24 juillet 1894.

M. Faugère demeurera solidairement responsable, avec ladite société, des engagements qu'il a contractés envers le département de la Gironde, et ce, pendant un délai de dix ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie du tramway de Bordeaux à Cadillac, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 200)

[15 juin 1901]

Décret approuvant la substitution du concessionnaire du tramway de Gex à Ferney-Voltaire (Aiue).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,
. . . .
Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Richard, Regad et Dupont de la société anonyme dite « société anonyme du tramway de Gex à Ferney-Voltaire », comme rétrocessionnaire de la ligne de tramway de Gex à Ferney-Voltaire, dont l'établissement, dans le département de l'Ain, a été déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 4 mai 1899.

Art. 2. — Il est interdit à la « société anonyme du tramway de Gex à Fernex-Voltaire », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 201)

[15 juin 1901]

Décret approuvant des modifications au tracé du tramway de Pau à Monein (Basses-Pyrénées).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,
. . . .
Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la modification du tracé, conformément aux plans susvisés, du tramway de Pau à Monein (Basses-Pyrénées) :

1° Dans la traverse d'Artiguelouve :

2° Dans la traverse de Tarsacq ;

3° Dans la traverse d'Arbus.

Les plans susvisés resteront annexés au présent décret.

Art. 2. — Le maximum déterminé par l'article 4 du décret ci-dessus visé du 4 avril 1898 pour la subvention annuelle du Trésor reste fixé à la somme de 160,792 francs pour le réseau entier déclaré d'utilité publique par ledit décret.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 202)

[15 juin 1901]

Décret portant modification au tracé de la ligne du tramway de Bondy à Paris.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées, conformément au plan d'ensemble ci-dessus visé, qui restera annexé au présent décret, les modifications du tracé du tramway de Bondy à Paris (place Saint-Michel) à l'intérieur de Paris, entre :

1° Le boulevard Morland et le boulevard Bourbon ;

2° La place de la Bastille et la rue de Charonne.

Art. 2. — Est approuvé l'avenant à la convention du 29 mars 1899, annexé au décret susvisé du 30 mars 1899, passé, le 14 juin 1901, entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et la compagnie des tramways de l'Est-Parisien.

Ledit avenant et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

AVENANT

A la convention du 29 mars 1899 annexé au décret du 30 mars 1899.

L'an 1901 et le 14 juin,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous réserve de l'approbation des présentes par un décret,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des tramways de l'Est-Parisien, ladite compagnie représentée par M. de Chevigné, administrateur, suivant décision du conseil d'administration dans sa séance du 3 mai 1901,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Le paragraphe 5 (tramway de Bondy à Paris place Saint-Michel) de l'article 2 (tracé) du cahier des charges annexé au décret du 29 mars 1899 est remplacé par les dispositions suivantes :

« La ligne partira de la place Saint-Michel et aboutira à la station de Gargan (ligne de Bondy à Aulnay-les-Bondy) sur le territoire de Bondy.

« Elle empruntera les voies publiques ci-après désignées.

« A l'intérieur de Paris : la place Saint-Michel, les quais Saint-Michel, Montebello et de la Tournelle, le Pont Sully, le boulevard Henri IV, le boulevard Morland, le boulevard Bourbon, la place de la Bastille, la rue du Faubourg Saint-Antoine, l'avenue Ledru-Rollin, la rue de Charonne et la rue de Bagnolet.

« A l'extérieur de Paris : après avoir franchi la porte de Bagnolet, la route départementale n° 18, la rue de Paris, la rue du Progrès, et la rue Sadi-Carnot (route départementale n° 18) de Bagnolet, la route départementale n° 18, la route départementale n° 17, la route nationale n° 3, l'avenue Victor-Hugo de Bondy jusqu'au terminus de la gare de Gargan.

« La ligne sera à double voie dans l'intérieur de Paris, sauf dans la partie de la rue de Bagnolet qui est comprise entre la rue Florian et la rue des Balkans : elle sera aussi à double voie au droit de l'avenue Victor-Hugo, à Bondy. Partout ailleurs, la ligne comportera une voie unique avec garages.

« La ligne empruntera les voies des tramways ci-après :

« Bonneuil-Pont de la Concorde, sur les quais de la rive gauche de la Seine ;

« II. — Bastille-Porte Rapp, sur le pont Sully et le boulevard Henri IV;

« III. — Louvre-Vincennes, dans la rue du Faubourg-Saint-Antoine ;

« IV. — Fontenay-sous-Bois-Paris (place de la République), sur la route départementale n° 18 (rue de Paris, rue de Bagnolet);

« V. — Noisy-le-Sec-Paris (square du Temple), sur la route départementale n° 18 (rue Floréal, rue de Bagnolet, rue du Goulet;)

« VI. — Le Raincy-Paris (place de la République), sur la route départementale n° 17 (rue de la Forge, avenue de Bondy), et sur la route nationale n° 3 (rue de Paris). »

Fait double à Paris, les jour, mois et an que dessus.

(N° 203)

[1er juillet 1901]

Décret portant modification au décret du 25 mars 1898 relatif à l'établissement d'un réseau de tramways dans le département de l'Aude.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Les dispositions des trois premiers paragraphes de l'article 4 du décret ci-dessus visé du 25 mars 1898 sont annulées et remplacées par les suivantes :

« Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement du réseau mentionné à l'article 1er est fixé à la somme de 12.850.000 fr. augmentée des intérêts des capitaux dépensés pendant la période de construction, sans que les sommes ajoutées de ce chef puissent dépasser 470.354 fr. Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 256.655 fr. pour le réseau entier.

« Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les basses fixées à la convention précitée du 24 mars 1898 et au paragraphe 1er du présent article pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

« Jusqu'au 1er janvier qui suivra la mise en exploitation complète du réseau, la subvention de l'Etat s'appliquera, s'il y a lieu, séparément à chacune des lignes du réseau, le capital de premier établissement étant alors déterminé sur les bases provisoires indiquées pour chaque ligne à l'article 8 de ladite convention et majorées de 3.65 % pour intétêts des capitaux dépensés pendant la période de construction. »

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 204)

[5 juillet 1901]

Décret portant substitution de la compagnie de l'Est-Parisien à la société du tramway du Raincy à Montfermeil et extensions.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Il a été convenu ce qui suit :

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution de la compagnie des tramways de l'Est-Parisien à la société anonyme du tramway du Raincy à Montfermeil et extensions, comme rétrocessionnaire de la ligne de tramway du Raincy à Montfermeil, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 24 avril 1888.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways de l'Est-Parisien, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways ci-dessus énumérées et déclarées d'utilité publique par les décrets des 24 avril 1888, 28 avril 1892, 4 août 1894, 12 octobre 1897, 30 mars 1899, 16 mars et 10 décembre 1900, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 205)

[6 juillet 1901]

Décret autorisant la compagnie des tramways de l'Est-Parisien à employer une partie de son capital dans une entreprise de fourniture à la ville de Paris.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La compagnie des tramways de l'Est-Parisien est autorisée à employer une partie de son capital dans l'entreprise de fourniture, à la ville de Paris, de l'éclairage électrique au moyen de lampes à arc, sur l'avenue de la République, l'avenue Gambetta, le quai Jemmapes, le quai Valmy et la rue de Belleville.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 206)

[8 juillet 1901]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Laboutarié et Réalmont (Tarn).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Tarn, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus

visé, d'une ligne de tramway à traction de chevaux, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre Laboutarié et Réalmont.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Tarn est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 6 juin 1901, entre le préfet du Tarn, au nom du département, et M. Benoît, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

L'an 1901, le 6 juin,

Entre les soussignés,

M. Phelut, préfet du Tarn, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu des délibérations du conseil général en date des 25 août 1899 et 25 avril 1900, et des délibérations de la commission départementale en date du 24 juillet 1900 et du 5 juin 1901.

D'une part ;

Et M. Benoît (Auguste), rentier, à Réalmont,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Tarn rétrocède à M. Benoît, qui accepte, la construction et l'exploitation, pour une durée de soixante années, d'un tramway à traction de chevaux, à voie de 60 centimètres de largeur, pour voyageurs et marchandises, entre Laboutarié (station de la ligne d'intérêt général de Castelnaudary à Carmaux) et Réalmont.

Cette rétrocession ne pourra avoir d'effet qu'en vertu du décret à intervenir accordant la concession au département et approuvant la présente convention.

Art. 2. — Par le fait de cette rétrocession, M. Benoît sera subrogé à toutes les obligations imposées et à tous les droits assurés au département par le cahier des charges annexé au décret de concession.

Ce cahier des charges est conforme au type annexé au décret du 6 août 1881, modifié par le décret du 13 février 1900, sauf en ce qui concerne les dérogations prévues aux articles 4, 6, 8, 23, 27, 30 et 32 et la suppression des articles 7, 38 et 39.

Art. 3. — Toutes les dépenses, de quelque nature que ce soit, auxquelles pourront donner lieu l'établissement et l'exploitation de la ligne et de ses dépendances, seront à la charge du rétrocessionnaire, mais aucune redevance ne lui sera réclamée pour l'utilisation des voies publiques sur lesquelles sera établi le tramway.

Le rétrocessionnaire s'engage, en outre, à déplacer à ses frais, risques et périls, la partie de ligne du tramway établie provisoirement sur le chemin de grande communication n° 41 et à la reporter sur l'embranchement projeté du chemin de grande communication n° 86, dans le délai de six mois à dater du jour où ledit embranchement sera livré à la circulation.

Art. 4. — M. Benoît s'engage à exploiter le tramway de Laboutarié à Réalmont, à ses risques et périls, pendant la durée de la concession, sans aucune garantie d'intérêts et sans aucune subvention, soit de l'Etat, soit du département, mais il bénéficiera de toutes les recettes.

Art. 5. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 3,000 francs en numéraire ou en rente sur l'Etat calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 6. — Le matériel roulant nécessaire à l'exploitation est fixé ainsi qu'il suit :

Chevaux de trait, 6 ;

Voitures à voyageurs, en nombre suffisant pour offrir 60 places :

Voitures à marchandises, en nombre suffisant pour transporter 20 tonnes.

Art. 7. — A partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de la ligne, le rétrocessionnaire prélèvera sur les recettes une somme de 200 francs par kilomètre et par an, pour constituer un fonds spécial de renouvellement jusqu'à concurrence de 2,000 francs par kilomètre.

Ce fonds spécial, qui est la propriété du rétrocessionnaire et dont il percevra les revenus, sera constitué à son choix, soit en titres de rente sur l'Etat français, soit en obligation des six grandes compagnies de chemins de fer français et sera déposé à la Banque de France.

Il devra, au besoin, être rétabli chaque année,

Le rétrocessionnaire n'y pourra toucher que d'accord avec M. le préfet du Tarn et exclusivement pour les travaux de grosses réparations, de renouvellement et de réfection.

A l'expiration de la concession, ou en cas, soit de déchéance, soit d'interruption de la circulation, l'Etat retiendra ou prélèvera, s'il y a lieu sur ce fonds spécial les sommes nécessaires pour remettre toute la ligne et

les immeubles devant faire retour à l'Etat en état normal d'entretien. Le solde disponible reviendra de droit au rétrocessionnaire.

Art. 8. — Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 9. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans un délai maximum de deux ans.

Art. 10. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le rétrocessionnaire devra constituer une société anonyme pour lui être substituée et avec laquelle il restera solidairement responsable vis-à-vis du département de tous les engagements qu'il aura contractés envers lui, et ce pendant un délai de dix ans à dater du décret qui devra approuver la substitution conformément aux dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Réalmont. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie.

Art. 12. — Le rétrocessionnaire s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous autres frais accessoires auxquels pourraient donner lieu la présente convention et le cahier des charges y annexé.

Fait double à Albi, les jour, mois et an que dessus.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par chevaux.

Art. 2. — La ligne aura son origine à Laboutarié (station de la ligne d'intérêt général de Castelnaudary à Carmaux) et empruntera les voies publiques ci-après désignées : le chemin de grande communication n° 41 (provisoirement), le chemin de grande communication n° 86 et la route nationale n° 118. Elle empruntera la voie du tramway à vapeur de Graulhet à Laboutarié sur la partie du chemin de grande communication n° 41 déjà suivie par ce tramway.

Lorsque l'embranchement du chemin de grande communication n° 86 projeté par le service vicinal aura été livré à la circulation, et dans le délai de six mois au maximum, le tramway de Laboutarié à Réalmont sera reporté sur ledit embranchement, en cessant d'emprunter le chemin de grande communication n° 41.

Art. 3. — Comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ou *Journal Officiel* du 18 juillet 1901.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 60 centimètres.

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas $1^{m},80$, et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de $2^{m},60$ pour les véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera $1^{m},85$.

Art. 5. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres sauf à l'entrée et à la sortie des garages et stations où il pourra descendre à 20 mètres.

Le maximum des déclivités est fixé à 30 millimètres par mètre. Provisoirement, sur le chemin de grande communication n° 41, le rayon des courbes pourra être abaissé à 30 mètres et le maximum des déclivités être porté à 40 millièmes.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans les cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur la voie publique, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un ballast ayant au moins 30 centimètres d'épaisseur et $1^{m},80$ de largeur ; la partie supérieure du ballast, sur 20 centimètres d'épaisseur au moins, sera remplacée par un empierrement ou un pavage, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage ou cet empierrement de manière à ne pas réduire la largeur actuellement offerte à la circulation des voitures.

La chaussée empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^{m},60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de $1^{m},10$ au moins. Le concessionnaire construira en outre, suivant les dispositions qui lui seront indiquées avant la réception générale de la voie ferrée des gares pour les dépôts de matériaux d'entretien de la voie publique ; la profondeur de ces gares, mesurée à partir de l'arête extrême de l'accotement, sera de 1 mètre au minimum,

Un intervalle libre d'au moins $1^{m},40$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie, soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit sur le bord d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Art. 7. — (Annulé.)

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établie avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoir, et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé, d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, 1^{m},10. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites ;

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir.

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2^{m},60.

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Art. 9 à 15.— Comme au type.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 et 23. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces, au moins pendant l'hiver, et à banquettes rembourrées (classe unique).	0f,04	0f,02	0f,06
Enfants. . { Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Le minimum de perception sera de 20 centimes pour les voyageurs et de 10 centimes pour les enfants.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs. . . Sans que la perception puisse être inférieure à 15 centimes.	0 ,018	0 ,012	0 ,03
Petite vitesse.			
Veaux et porcs (bétail moyen).	0 ,06	0 ,04	0 ,10
Moutons, brebis, agneaux, chèvres, porcelets (petit bétail). plus 25 centimes par tête pour manutention, sans que la perception puisse descendre au-dessous de 30 centimes. Les conducteurs de bestiaux seront transportés gratuitement dans la même voiture que les animaux.	0 ,03	0 ,02	0 ,05
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Marchandises de toute nature.	0 ,54	0 ,36	0 ,90
Plus 1 fr. 50 par tonne pour frais de manutention. Tarif applicable aux marchandises transportées à grande vitesse dont le poids est inférieur à une tonne, transportées à la distance entière entre Laboutarié et Réalmont et *vice versa*, y compris tous frais accessoires tels que impôt, manutention, frais de gare, etc.			
De 0 à 5 kilogrammes	0 ,18	0 ,12	0 ,30
De 5 à 10 kilogrammes	0 ,24	0 ,16	0 ,40
De 10 à 20 kilogrammes.	0 ,33	0 ,22	0 ,55
De 20 à 30 kilogrammes.	0 ,42	0 ,28	0 ,70

TARIF	PRIX		
	de péage	de transport	Totaux
De 30 à 40 kilogrammes.	0f,54	0f,36	0f,90
Au-dessus de 40 kilogrammes et par fraction indivisible de 10 jusqu'à 100 kilogrammes, le prix de 90 centimes sera augmenté de 10 centimes par 10 kilogrammes, ce qui, pour un poids de 100 kilogrammes transporté à distance entière de 5 kilomètres, donnera une recette de 1 fr. 50.			
Au-dessus de 100 kilogrammes jusqu'à 1.000 kilogrammes et par portion indivisible de 100 kilogrammes le prix de 1 fr. 50 sera augmenté de 50 centimes par 100 kilogrammes, ce qui, pour une tonne ou 1.000 kilogrammes, donnera une recette de 6 fr.			
N. B. — La perception, quelle que soit la distance parcourue, ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à 30 centimes.			
Petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0 ,24	0 ,16	0 ,40
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0 ,21	0 ,14	0 ,35
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises	0 ,18	0 ,12	0 ,30
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. Minerais de fer. — Cailloux et sables. . .	0 ,12	0 ,08	0 ,20
Tarif spécial par expédition de 5.000 kilogrammes entre Laboutarié et Réalmont et *vice versa* pour les vins en fût, chaux, plâtres, houille, fer et engrais, 1 fr. 80 la tonne, tous frais accessoires compris.			
Les foins, fourrages, pailles et en général toutes marchandises ne pesant pas 150 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, seront taxés, moitié en sus des prix fixés par les tarifs pour la 2e classe; cette augmentation n'est pas applicable aux frais accessoires.			
3° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée au prix de. . . .	0 ,72	0 ,48	1 ,20
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé au prix de.	0 ,36	0 ,24	0 ,60

Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'Etat. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 3 kilomètres, elle sera comptée pour 3 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du ministre des travaux publics.

Dans aucun cas il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de 1.000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes ; entre 10 et 20 kilogrammes ; comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De 0 à 5 kilogrammes;

2° Au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ;

3° Au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 30 centimes.

Art. 24 à 27. — Comme au type.

Art. 27. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas 150 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 28 à 30. — Comme au type.

Art. 30. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques auxquels on appliquera les tarifs de la grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train ;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques auxquels on appliquera les tarifs de la petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre des travaux publics, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition du concessionnaire, un délai moyen pour toutes les expéditions. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux applicables à la grande et à la petite vitesse.

Le préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans so lution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au poin

de jonction seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 31. — Comme au type.

Art. 32. — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de 1.500 habitants, soit un centre de population de 1.500 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du tramway.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 33 à 37. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — Comme au type.

Art. 38. — (Annulé.)

Art. 39. — (Annulé.)

Art. 40 à 41. — Comme au type.

ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION
(Chambre civile).

(N° 207)

[7 janvier 1901]

Expropriation publique. — Chemins vicinaux. — Présence et présidence du magistrat directeur. — Décision. — Nullité (Ville de Lourdes et Janne-Marie Laborde).

L'article 16 de la loi du 21 mai 1836 stipulant que le jury d'expropriation, en matière de chemins vicinaux, délibérera sous la présidence du magistrat directeur désigné par le jugement qui ordonne l'expropriation, la décision du jury est nulle lorsque ce jury a délibéré hors la présence du magistrat directeur désigné et sous la présidence d'un juré délégué par ses collègues.

La Cour,

. . . .

Attendu qu'aux termes de cet article, le tribunal civil, en prononçant l'expropriation en matière de chemins vicinaux, désigne, pour présider et diriger le jury, l'un de ses membres ou le juge de paix du canton, qui, en cas de partage, aura voix délibérative ;

Attendu qu'il résulte du procès-verbal que les jurés ont délibéré, dans la chambre du conseil, sur la question de savoir s'ils se transporteraient sur les lieux, que cette délibération est ouverte, et la décision sur ce point prise sous la présidence d'un des jurés, désigné par ses collègues, et en l'absence du magistrat directeur;

Qu'il en résulte, d'autre part, que la délibération relative à la fixation de l'indemnité a commencé en l'absence du magistrat directeur, qui n'est entré dans la chambre des délibérations et n'a pris la présidence du jury que « cinq ou dix minutes après l'entrée des jurés ».

D'où il suit que, dans une partie de ses opérations, le jury n'a pas été présidé par le magistrat directeur et qu'en conséquence la décision attaquée a violé la disposition de loi visée au pourvoi.

Par ces motifs,

Casse, etc.

Ordonne, etc.

Ainsi jugé, etc. — Chambre civile.

(N° 208)

[14 janvier 1901]

Chemins de fer. — Transports. — Perte partielle. — Formalités de l'article 105 C. com. — Inobservation. — Action contre le transporteur. — Irrecevabilité (Compagnie des chemins de fer d'Orléans).

Les formalités prescrites par l'article 105, C. com., le sont impérativement et limitativement.

Doit donc être cassé le jugement qui, sans méconnaître que ces formalités n'ont pas été observées, rejette néanmoins l'exception opposée par une Compagnie de chemins de fer à la demande du destinataire, sous prétexte « que les éléments de la cause et des débats démontrent que la Compagnie a été prévenue sans retard, dans le délai légal, et a pu se livrer à toutes les recherches possibles ».

La Cour,

. . . .

Attendu que les prescriptions de cet article sont impératives et doivent être littéralement observées;

Qu'en l'espèce, sans méconnaître que Leclercq, destinataire de l'expédition litigeuse, n'avait notifié au transporteur aucune protestation motivée; conformément à la loi, par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, le jugement attaqué rejette néanmoins l'exception opposée par la Compagnie d'Orléans à la demande, sous prétexte que les éléments de la cause et des débats démontrent que la Compagnie a été prévenue sans retard, dans le délai légal, et a pu se livrer, à toutes les recherches nécessaires ».

Qu'en statuant ainsi, il a violé l'article ci-dessus visé :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner le second moyen,

Casse, etc.

Ordonne, etc.

(N° 209)

[14 janvier 1901]

Chemins de fer. — Transports. — Clause de non-garantie. — Effets. (Compagnie des Chemins de fer du Midi et sieurs Ruttineau et Audy).

La clause de non-garantie pour déchets et avaries de route n'exonère pas les Compagnies de chemins de fer de leur responsabilité mais elle oblige les expéditeurs à prouver contre elles les fautes engageant cette responsabilité. Il ne suffirait pas à un tribunal, pour justifier la condamnation qu'il prononce contre une Compagnie, et sans constater aucune faute à sa charge, de déclarer « qu'ayant reçu le vin sans garantie, c'était une preuve du conditionnement à son départ ».

La Cour,

. . . .

Vu l'article 3 des conditions d'applications communes à tous les tarifs spéciaux P. V. des compagnies du Midi et d'Orléans, ainsi conçus : la Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route » ;

Attendu que l'expédition litigieuse a voyagé en petite vitesse, aux conditions des tarifs spéciaux P. 6, Midi, et D. 6, Orléans.

Attendu qu'aux termes de l'article 3 sus-énoncé, les Compagnies ne répondraient pas des déchets et avaries de route ;

Que l'effet de cette clause était de mettre la preuve de la faute du transporteur à la charge des expéditeurs et destinataires ;

Que, néanmoins, le jugement attaqué a déclaré la Compagnie du Midi responsable des avaries de l'expédition, sans constater aucune faute qui lui fût imputable, et sous le seul prétexte que, ayant reçu le vin sans garantie, c'était une preuve du conditionnement au départ » ; qu'en statuant ainsi, il a violé le texte ci-dessus visé ;

Par ces motifs,

Casse, etc.

Ordonne, etc.

Ainsi jugé et prononcé, etc. — Chambre civile.

(N° 210)

[21 janvier 1901]

Chemins de fer. — Délais de transport. — Déclarations d'un chef de gare non conformes aux fixations de ces délais par arrêtés ministériels (Sieur Dondin).

Les arrêtés ministériels qui fixent les délais de transport par chemins de fer ont force de loi; on ne peut y déroger par convention expresse ni tacite, et nul n'est censé les ignorer.

Doit donc être cassé le jugement qui accorde des dommages-intérêts à un expéditeur et déclare une Compagnie responsable sous prétexte que l'expéditeur aurait été trompé par un chef de gare sur la durée d'un transport.

La Cour,

Attendu qu'il n'est pas contesté que les colis remis par Dondin à la Compagnie P.-L.-M. pour être transportés de Cormatin à Bracieux sont arrivés à destination dans les délais légaux;

Attendu que le jugement attaqué a néanmoins condamné la Compagnie à indemniser Condin du préjudice qui serait résulté pour lui de la durée du transport, par ce motif que, sur les renseignements émanés d'un employé de la Compagnie, Dondin avait dû croire que le transport s'effectuerait en sept jours;

Mais attendu que les délais de transport par chemin de fer sont établis par des arrêtés ministériels, rendus publics, ayant force de loi, auxquels il ne peut être dérogé et que nul n'est censé ignorer;

Attendu, dès lors, que le défendeur ne peut légalement prétendre qu'il ait été induit en erreur sur les conditions de délais de transport par les renseignements émanés d'un employé.

Que c'est donc à tort que le jugement attaqué a fait peser sur la Compagnie les conséquences de l'erreur et du retard supposés;

Qu'en statuant ainsi, ledit jugement a faussement appliqué et, par suite, violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs,

Casse, etc.

Ordonne, etc.

Ainsi jugé, etc. — Chambre civile.

(N° 211)

[21 janvier 1901]

Chemins de fer. — Tableaux de distances annexés aux tarifs homologués. — Force obligatoire pour calcul des taxes de parcours (Sieur Grammont).

Les tableaux de distances annexés aux tarifs des Compagnies de chemins de fer et dûment homologués, pour servir de base au calcul des taxes de parcours, ont force de loi comme les tarifs eux-mêmes et ne peuvent être modifiés ni par les conventions des parties, ni par les décisions de l'autorité judiciaire.

Doit donc être cassé le jugement qui substitue à la distance légale une distance arbitrairement calculée.

La Cour,

. . . .

Vu le tableau des distances annexé au tarif P. V. n° 14 P.-L.-M., dûment homologué, fixant à 228 kilomètres la distance entre Brégnier-Cordon et Gap;

Attendu que Grammont a remis dans le courant de l'année 1896, à la Compagnie des chemins de fer de l'Est de Lyon, en gare de Pont-de-Chéruy, des marchandises en sept expéditions, pour être transportées à Gap;

Que ces marchandises ont quitté régulièrement le réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'Est de Lyon à Brégnier-Cordon, pour passer sur le réseau de la Compagnie P.-L.-M.

Que les parties sont d'accord sur l'application du tarif P. V. n° 14 P.-L.-M, au parcours effectué entre Brégnier-Cordon et Gap, et que leur contestation a porté exclusivement sur la distance à compter, pour l'évaluation du coût de transport, depuis la gare de transmission jusqu'à la gare d'arrivée;

Attendu que cette distance est fixée à 228 kilomètres par le tableau annexé au tarif P. V. n° 14 P.-L.-M. et dûment homologué; que ces tableaux de distances, dressés en exécution de l'article 42 du cahier des charges, servent légalement de base au calcul des taxes de parcours, qu'ils sont d'ordre public et qu'ils ne peuvent être modifiés par les conventions des parties, ni par les décisions de l'autorité judiciaire;

D'où il suit qu'en substituant, comme il l'a fait, la distance de 217 kilomètres, entre Brégnier-Cordon et Gap, à la distance légale de 228 kilomètres, le jugement attaqué a violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs,

Casse, etc.

Ordonne, etc.

Ainsi jugé, etc. — Chambre criminelle.

(N° 212)

[21 janvier 1901]

Chemins de fer. — Transport.

I. Clause de non-garantie. — Effet. — Responsabilité. — Faute. — Charge de la preuve.

II. Expédition. — Poids. — Vérification (Sieur Carpentras fils aîné).

I. *La clause de non-garantie insérée dans un tarif de chemins de fer n'affranchit pas la Compagnie de sa responsabilité envers les expéditeurs et les destinataires, mais elle a pour effet de mettre à leur charge, par dérogation au droit commun en matière de transports, la preuve des fautes qu'ils imputent à la Compagnie ou à ses agents.*

II. *Les Compagnies de chemins de fer ne sont point obligées par la loi, ni par les règlements, de vérifier le poids des marchandises qui leur sont confiées.*

Ainsi le défaut de pesage au départ ne suffit pas pour faire condamner une Compagnie comme responsable d'un manquant constaté à l'arrivée.

La Cour,

. . . .

Attendu que ce moyen est exclusivement relatif à une exception tirée, par la Compagnie P.-L.-M., de l'article 105 du Code de commerce ;

Que ladite exception, avant qu'il ne fut statué au fond, a été rejetée par un jugement en date du 4 novembre 1898 ;

Que la compagnie n'a pas usé du droit qu'elle s'était réservé de se pourvoir en cassation dudit jugement et qu'elle ne s'est pourvue que contre le jugement rendu au fond le 30 décembre ;

Que le premier moyen n'est donc pas recevable;

Par ces motifs, rejette le premier moyen;

Mais sur le second moyen;

Vu l'article 3 du tarif spécial P. V. n° 2, P.-L.-M.;

Attendu que la marchandise litigieuse a voyagé sous l'application du tarif spécial P. V. n° 2 P.-L.-M.

Qu'aux termes de l'article 3 de ce tarif, « la Compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route »;

Que l'effet de la clause de non-garantie insérée dans les tarifs de chemins de fer est d'imposer aux expéditeurs et destinataires la preuve des fautes qu'ils imputent aux Compagnies;

Attendu que, pour condamner la Compagnie P.-L.-M. à des dommages-intérêts, comme responsable des manquants sur l'expédition faite au sieur Carpentras, le jugement attaqué, sans contester à sa charge ni à celle de ses agents aucun fait constituant une faute, se borne à déclarer que, « jusqu'à la réception de la marchandise par le destinataire, le voiturier a la charge et la responsabilité de la chose; que c'est à lui que la preuve incombe qu'il n'a commis aucune faute ou que les manquants existaient au moment de la livraison », c'est-à-dire de la remise par l'expéditeur à la Compagnie.

Que si, en fait, la Compagnie P.-L.-M. n'a pas vérifié le poids des wagons chargés qui lui étaient remis, le pesage d'une part, n'était pas obligatoire pour elle, et que, d'autre part, eût-il été effectué, il n'en résulterait pas la preuve que les manquants fussent imputables à une faute de la Compagnie;

D'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait, le tribunal d'Orange a violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs,

Casse, etc.

Ordonne, etc.

Ainsi jugé, etc. — Chambre civile.

(N° 213)

[21 janvier 1901]

Chemins de fer. — Transport. — Tarif applicable. — Clause de non-garantie. — Avarie. — Faute. — Défaut de spécification. — Jugement. — Manque de base légale (sieur Blanc).

L'effet de la clause de non-garantie pour déchets ou avaries de route, insérée dans les tarifs de chemins de fer, a pour effet de mettre à la charge des expéditeurs et destinataires, par dérogation à l'article 103 du Code de commerce, la preuve des fautes qu'ils imputent au transporteur.

Doit donc être cassé comme violant ladite clause le jugement qui, sans constater aucun fait constituant une faute, se borne à affirmer que « l'avarie est le résultat de la faute de la compagnie ».

La Cour,

. . . .

Attendu que l'expéditeur avait demandé le tarif le plus réduit ;

Qu'il n'a pas été contesté que le tarif applicable fût, en conséquence, le tarif spécial P. V. n° 23 ;

Que ce tarif comporte, aux termes des conditions communes d'application à tous les tarifs spéciaux, la clause de non-garantie des déchets et avaries de route, qui, dérogeant à la présomption établie par l'article 103 du Code de commerce, oblige les destinataires et expéditeurs à faire contre le transporteur la preuve de sa faute ;

Attendu que, pour condamner la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France, et sans constater à sa charge ni à celle de ses agents aucun fait constituant une faute, le tribunal de commerce d'Aix s'est contenté de dire « qu'il résultait, tant des faits de la cause que des documents versés aux débats, que les colis étaient arrivés complètement avariés ; que l'avarie était le résultat de la faute de la Compagnie et que le préjudice subi par le sieur Blanc était certain et devait être réparé » ;

Attendu qu'en statuant ainsi, le tribunal a violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs,

Casse, etc.

Ordonne, etc.

Ainsi jugé, etc. — Chambre civile.

(N° 214)

[22 janvier 1901]

Expropriation. — Litige sur le fond du droit. — Indemnité hypothétique et éventuelle (Commune de Chatel-Guyon).

Lorsqu'il y a litige sur le fond du droit, le jury ne doit allouer qu'une indemnité hypothétique et éventuelle, et la décision qui, en de semblables circonstances accorde une indemnité ferme encourt la censure de la Cour de cassation.

La Cour,

. . . .

Sur l'exception de déchéance :

Attendu que si l'article 20, § 3, de la loi du 2 mai 1841 dispose que les pièces sont adressées à la Cour de Cassation dans la quinzaine de la notification du pourvoi, l'expiration de ce délai n'entraîne aucune déchéance lorsque les pièces ont été déposées au greffe avant qu'il soit statué sur le pourvoi;

Sur le premier moyen :

Sur l'exception de nouveauté opposée à ce moyen :

Attendu que le moyen invoqué intéressant l'ordre des juridictions est d'ordre public et peut, dès lors, être présenté pour la première fois devant la Cour de cassation;

Au fond :

Vu l'article 39 de la loi du 3 mai 1841, § 4;

Attendu que, lorsqu'il y a litige sur le fond du droit, l'article susvisé stipule que le jury doit statuer sur l'indemnité indépendamment de ce litige, sur lequel les parties sont renvoyées à se pourvoir devant qui de droit;

Que le jury ne peut allouer que des indemnités hypothétiques et éventuelles;

Attendu que, par leurs conclusions respectives devant le jury, les défendeurs avaient conclu à l'incompétence du jury, basée sur ce motif « que, par suite du déclassement et de la suppression entière du chemin vicinal n° 24, il n'y avait plus lieu à expropriation », et demandé que la commune expropriante fût renvoyée à se pourvoir devant qui de droit;

Attendu que ces conclusions soulevaient un litige sur le fond du droit; que la cause et les parties devaient, dès lors, être renvoyées par le magistrat directeur devant la juridiction compétente pour statuer sur ce litige, et que le jury devait être invité à n'allouer qu'une indemnité hypothétique et éventuelle pour le cas où il serait décidé, par cette juridiction, que le jury était compétent;

Qu'en statuant comme elle l'a fait, et en allouant une indemnité ferme d'expropriation aux défendeurs, la décision attaquée a violé la disposition de loi visée au pourvoi.

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen,

Casse, etc.

Ordonne, etc.

Ainsi jugé, etc. — Chambre civile.

(N° 215)

[28 janvier 1901]

Lettre de voiture. — Traiteur-commissionnaire y figurant comme destinataire. — Action lui appartenant en vertu du contrat de transport (Sieur Séjourné).

Le récépissé qui, en matière de transports par chemins de fer, tient lieu de la lettre de voiture, forme contrat entre les parties qui y sont dénommées (art. 101 C. com.)

En conséquence, le facteur-commissionnaire qui figure en nom comme destinataire sur le récépissé, a qualité pour exercer contre la Compagnie transporteur les actions nées à l'occasion du contrat de transport, et notamment l'action en détaxe.

Vainement lui opposerait-on un défaut d'intérêt, puisqu'ayant à rendre compte à ses commettants, il a un intérêt certain à répéter les sommes que ceux-ci pourraient lui reprocher d'avoir indûment payées en leur acquit.

La Cour,

. . . .

Attendu que la lettre de voiture forme un contrat entre les parties qui y sont dénommées;

Que, Séjourné, commissionnaire, chargé de recevoir à Paris des bestiaux et de les vendre, a figuré comme destinataire sur les récépissés qui, en matière de transports par chemins de fer, tiennent lieu des lettres de voiture;

Que, dès lors, il avait qualité pour exercer contre la Compagnie du chemin de fer de Ceinture, transporteur, les actions nées à l'occasion du contrat où il était partie avec elle, et notamment l'action en détaxe;

Que, vainement, on lui opposerait le défaut d'intérêt;

Qu'en effet, l'obligation de rendre compte à ses commettants constituait pour lui un intérêt certain à répéter les sommes que ceux-ci pourraient lui reprocher d'avoir indûment payées en leur acquit;

Attendu qu'en décidant le contraire, le jugement attaqué a violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs,

Casse, etc.

Ordonne, etc.

Ainsi jugé, etc. — Chambre civile.

LÉGISLATION & STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 216)

ESPAGNE

Situation des Chemins de fer et Tramways au 31 décembre 1898 (*).

INDICATION DES RÉSEAUX	MODE de traction	LONGUEURS					
		en exploitation	Actuellement en construction	dont la construction a été entamee mais se trouve arrêtée	Concédées sans que les travaux soient commencés	Non encore concédées	Totales
		km.	km.	km.	km.	km.	km.
I. **Lignes d'intérêt général:**							
Chemins de fer à voie normale.	Vapeur .	10.873	531	169	1.072	664	13.309
Chemins de fer à voie étroite.	Vapeur .	1.837	122	641	851	441	3.892
	Electricité	»	»	40	»	»	40
Tramways mécaniques.	Vapeur .	233	40	106	142	3	524
	Electricité	75	11	»	»	10	96
Tramways à moteurs animés.	Bêtes de trait	187	85	31	66	3	372
II. **Voies réservées à un service particulier :**							
Chemins de fer à voie normale.	Vapeur .	27	»	»	»	»	27
Chemins de fer à voie étroite.	Vapeur .	395	172	»	22	»	589
Tramways . . .	Bêtes de trait	6	»	»	»	»	6

(*) D'après la publication : « Estadistica de obras Publicas ». — Situacion en 31 de Diciembre de 1898 (Madrid, Est. tipografico de los Hijos de Garcia, 1901, in-4°. 421 pages avec cartes).

(N° 217)

RÉPUBLIQUE ARGENTINE

Résultats généraux de l'exploitation des Chemins de fer pendant les exercices 1899 et 1898 (*)

A. — Longueurs et Dépenses d'établissement (¹)

Années	Désignation des réseaux	Longueurs moyennes exploitées (²)	Longueurs au 31 décembre				Capital d'établissement	
			Avec voie simple	Avec double voie	Totales	Voies accessoires	Total	par kilomètre
		kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	kilomètres	milliers de francs	francs
1899	Chemins de fer de l'Etat	1.982	2.007	»	2.007	434	274.995	137.000
1899	Chemins de fer particuliers	14.198	13.991	415	14.406	1.684	2.358.290	164.000
1899	Totaux et moyennes.	16.180	15.998	415	16.413	1.818	2.633.285	160.000
1898	Totaux et moyennes.	15.349	15.065	386	15.451	1.684	2.647.585	169.000

(*) D'après la publication du Ministère des Travaux Publics de la République intitulée : Estadistica de los ferrocarriles en explotacion ». Tome VIII, année 1899, Buenos-Aires 1900, 1 volume in-8°, 285 pages avec cartes.

B. — Effectif du matériel roulant au 31 décembre et parcours

Années	Désignation des réseaux	Locomotives	Véhicules de toute nature: voitures à voyageurs	Véhicules de toute nature: fourgons	Véhicules de toute nature: wagons à marchandises	Véhicules de toute nature: total (1)	Parcours des locomotives: traction des trains	Parcours des locomotives: manœuvres, etc.	Nombre d'essieux kilomètres: voitures à voyageurs (2)	Nombre d'essieux kilomètres: wagons à marchandises
							milliers de km.		milliers	
1899	Chemins de fer de l'Etat	119	90	47	1.862	1.999	2.614	1.432	10.443	74.570
1899	Chemins de fer particuliers.	1 126	1.455	944	31.035	33.434	23.903	11.741	204.586	1.403.831
1899	Totaux. .	1.245	1.545	991	32.897	35.433	26.517	13.173	[illegible]	1.478.401
1898	Totaux. .	1.180	1.547	921	32.400	34.868	24.511	12.385	205.566	1.040.711

(1) Non compris les wagons spéciaux (réservoirs, grues, etc.).
(2) Pour les fourgons, le total a été de 105.411.000 en 1899 et de 99.981.000 en 1898.

C. — Mouvement des voyageurs et des marchandises

Années	Désignation des réseaux	Nombre de voyageurs à toute distance (1): 1re classe	Nombre de voyageurs à toute distance (1): 2e classe	Nombre de voyageurs à toute distance (1): total	Voyageurs à un kilomètre: 1re classe	Voyageurs à un kilomètre: 2e classe	Voyageurs à un kilomètre: total	Nombre de tonnes de marchandises: à toute distance (2)	Nombre de tonnes de marchandises: à un kilomètre (3)
					milliers				
1899	Chemins de fer de l'Etat.	95	258	353	6.334	15.087	21.421	760	[illegible]
1899	Chemins de fer particuliers.	8.895	8.766	17.661	317.069	271.037	588.106	11 060	1.975.090
1899	Totaux. .	8.990	9.024	18.014	323.403	286.124	609.527	11 820 (4)	2.075.042
1898	Totaux. .	8.456	8.022	16.478	292.007	319.459	611 466	9.429	1.664.321

(1) Parcours moyen d'un voyageur . 39 kilomètres en 1899 et en 1898.
(2) Grande vitesse : 143.000 tonnes en 1899 et 127.000 en 1898.
(3) Grande vitesse : 17.515.000 en 1899 et 15.835.000 tonnes en 1898.
(4) Parcours moyen d'une tonne de marchandises : 176 kilomètres en 1899 et en 1898.

D. — Recettes de l'exploitation

Années	Désignation des réseaux	Voyageurs (1)	Excédent de bagages	Marchandises en grande vitesse	Petite vitesse (2)	Recettes totales (3)	Recettes par train-kilomètre	Recettes par kilomètre exploité
		milliers de francs					francs	
1899	Chemins de fer de l'Etat.	1.465	35	90	5.450	7.115	2,72	3.600
	Chemins de fer particuliers.	44 915	710	5.965	136.355	192.325	8,04	13.500
	Totaux.	46.380	745	6 055	141.805	199 440	7,52	12 300
1898	Totaux.	40.225	604	5.365	141.780	160.695	6,55	10.500

(1) Recette moyenne par voyageur kilométrique : 0 fr. 065 en 1899 et 0 fr. 062 en 1898.
(2) Recette moyenne par tonne kilométrique : 0 fr. 0680 en 1899 et 0 fr. 0670 en 1898.
(3) Y compris les recettes diverses et les recettes annexes.

E. — Dépenses et produit net de l'exploitation

Années	Désignation des réseaux	Dépenses totales de l'exploitation	Répartition de diverses catégories de dépenses: Voie et bâtiments	Traction	Trafic	Mouvement et matériel	Administration	Produit net	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes	Rapport 0/0 du produit net au capital d'établissement
		milliers de francs	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	milliers de francs		
1899	Chemins de fer de l'Etat.	7.295	27,20	35,47	13,72	13,89	9,72	— 180	102	—0,06
	Chemins de fer particuliers.	99.325	21,18	31,84	20,50	14,49	11,99	93.000	51	3,94
	Totaux.	106.620	21,59	32,09	20,04	14,45	11,83	92.820	53	2,52
1898	Totaux.	91.675	20,90	33,39	19,64	13,01	13,06	69.020	57	2,52

F. — ACCIDENTS.

ANNÉES	Désignation des réseaux	Déraillements			Collisions			Divers (1)			Ensemble (2)		
		nombre d'accidents	victimes		Nombre d'accidents	victimes		Nombre d'accidents	victimes		Nombre d'accidents	victimes	
			tuées	blessées		tuées	blessées		tuées	blessées		tuées	blessées
1899	Chemins de fer de l'Etat.	128	2	6	12	»	»	21	6	15	161	8	21
	Chemins de fer particuliers .	403	2	11	26	»	1	126	185	244	855	187	256
	Totaux. .	531	4	17	38	»	1	147	191	259	1.016	195 (3)	277 (3)
1898	Totaux. .	389	5	4	23	1	9	334	136	157	746	142	170

(1) Non compris les suicides.
(2) Non compris les accidents d'ateliers, ni ceux dits de la voie, et survenus aux travailleurs posant, réparant des voies, en dehors du fait de l'exploitation.
(3) Soit une proportion de 0,73 tué et de 1,04 blessé pour 100.000 trains kilomètres.

(N° 218)

ROUMANIE

Résultats généraux de l'exploitation des chemins de fer de l'État pendant les années 1899 et 1898.

Les données qui suivent ont été extraites du L° volume de la statistique de l'Union des Administrations des chemins de fer allemands, publiée à Berlin en 1901.

A. — LONGUEURS. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT. — EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT.

Années	Longueurs construites au 31 décembre			Longueurs moyennes exploitées	Dépenses d'établissement par kilomètre exploité	Effectif du matériel roulant				
	Lignes principales	Lignes secondaires	Ensemble			Locomotives	Tenders	Voitures à voyageurs	Wagons à marchandises	Wagons-poste
	km	km	km	km	francs					
1899	2 536	536 (*)	3.092	3.081	281.625	449	407	990	9.807	87
1898	2.516	536 (*)	3.052	2.916	236.754	443	401	871	9.444	87

(*) Y compris 32 kilomètres à voie étroite.

B. — TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Années	Nombre de voyageurs transportés à 1 km.					Recettes du transport des voyageurs									
	1re classe	2e classe	3e classe	Militaires	Ensemble	1re classe		2e classe		3e classe		Militaires		Ensemble	
						Totales	par voyageur kilomètre	Totales	par voyageur kilomètre	Totales	par voyageur kilomètre	Totales	par voyageur kilomètre	Totales	par voyageur kilomètre
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	mill. de fr.	cent.	mill. de fr.	cent.	mill. de fr.	cent.	mill. de fr	cent.	mill. de fr.	cent.
99	24.531	82.165	284.462	15.952	407.110	2.103	8,6	5.027	6,1	11.470	4,0	359	2,2	18.959	4,7
98	27.082	84 690	271.016	18.675	401.463	2.395	8,8	5.245	6,2	11.586	4,3	416	2,2	19.642	4,9

C. — Transport des marchandises.

Années	Nombre de tonnes kilométriques	Recettes totales	Recettes p. tonne kilométrique	Nombre de tonnes kilométriques	Recettes totales	Recettes p. tonne kilométrique	Nombre de tonnes kilométriques	Recettes totales	Recettes p. tonne kilométrique	Recettes totales	Recettes p. tonne kilométrique
	milliers	milliers de francs	cent.	milliers	milliers de francs	cent.	milliers	mill. de fr.	cent.	milliers de francs	cent.
1899	6.514	1.413	21,7	516.946	23.791	4,6	4.440	332	7,5	26.135	[illegible]
1898	7.940	1.665	22,0	634.394	31.335	4,9	4.724	404	8,5	34.044	[illegible]

Années	Recettes brutes		Dépenses d'exploitation		Rapport pour cent des dépenses aux recettes	Produit net		Rapport pour cent du produit net au capital d'établissement
	Totales	kilométriques	Totales	kilométriques		Total	kilométrique	
	milliers de francs	francs	milliers de francs	francs		milliers de francs	francs	
1899	48.621	15.781	40.001	12.983	82,3	8.620	2.798	1,69
1898	56.751	19.461	38.384	13.162	67,6	18.367	6.299	3,36

E. — Accidents survenus dans l'exploitation.

Années	Nature des accidents				Victimes des accidents survenus dans l'exploitation								Victimes de leur propre faute ou imprudence							
					Voyageurs		Agents		Autres personnes		Ensemble		Voyageurs		Agents		Autres personnes		Ensemble	
	Déraillements	Collisions	Accidents divers	Ensemble	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tuées	Blessées	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tuées	Blessées	Tués	Blessés
1899	39	27	138	204	1	5	3	6	»	»	4	11	8	9	22	25	12	15	[illegible]	[illegible]
1898	36	33	142	211	»	2	2	5	»	4	2	8	2	18	23	14	39	33	[illegible]	[illegible]

(N° 219)

PERSONNEL

I. — INGÉNIEURS

1° NOMINATIONS

Décret du 15 septembre 1901. — Sont nommés Elèves-Ingénieurs de 3e classe au Corps national des Ponts-et-Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1901, les Elèves de l'Ecole Polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Pellarin**, Emile.
Ott, Jean.
François, Emile.
Soulassol, Giles.
Lutton, Gustave.
Caquot, Albert.
Thévenot, Marcel.
Freyssinet, Eugène.
Rocheray, Alfred.
Epinay, Edmond.
Fourault, Paul.
Delande, Adolphe.

A partir du 1er octobre 1901, les Elèves-Ingénieurs ci-dessus désignés iront accomplir leur troisième année de service militaire comme sous-lieutenants de réserve dans l'arme du Génie.

2° PROMOTION

Décret du 8 octobre 1901. — M. **Kleine**, Ingénieur en chef de 1re classe, Directeur du Personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux publics, est nommé Inspecteur général de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er octobre 1901.

3° RETRAITES :

MM.	Date d'exécution
Barabant, Ingénieur en chef de 1[re] classe. .	17 août 1901
Dairaine (Louis), sous-Ingénieur.	1[er] septembre 1901
Bouffet, Ingénieur en chef de 1[re] classe . .	18 septembre 1901

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Décision du 23 septembre 1901. — Le service du contrôle de l'exploitation de la section de Blain à la Chapelle-sur-Erdre (réseau de l'Ouest), est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :

au 5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire à Rennes ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique ;

au 5e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, au Mans ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale : à la 3e circonscription d'Inspecteur particulier, à Paris ;

4° Pour la surveillance administrative :

au Commissariat de Châteaubriant.

3 octobre 1901. — Par jugement du Tribunal civil de Vannes, en date du 9 mai 1901, le nom patronymique de MM. **Pocard-Kerviler**, sera désormais : **Pocard du Cosquer de Kerviler.**

Décision du 16 octobre 1901. — M. **Aubry** (Maurice), Elève-Ingénieur de 2e classe est élevé à la 1re classe.

Idem. — Les Elèves-Ingénieurs de 3e classe dont les noms suivent, sont élevés à la 2e classe.

MM. **Hardel**, Jean.
Wibratte, Louis.
Lapenne, Edouard.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

16 septembre 1901. — M. **Sirot** (Joseph), Commis, concours de 1898, n° 69, Ardèche, service de la navigation du Rhône.

Idem. — M. **Bastide** (Jean), concours de 1900, n° 25, Ardèche, service ordinaire.

18 septembre. — M. **Guépard** (Emile), Commis, concours de 1900, n° 69, Seine, service central hydrométrique du bassin de la Seine.

Idem. — M. **Guével** (Paul), Commis, concours de 1897, n° 38, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

28 septembre. — M. **Amouroux** (Albert), Commis, concours de 1900, n° 67, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de Djibouti.
Il est placé dans la situation de service détaché.

2 octobre. — M. **Faure** (Lucien), concours de 1900, n° 87, Oran, service ordinaire.
Il est placé dans la situation de service détaché.

4 octobre. — M. **Morlet** (Gaston), Commis, concours de 1897, n° 72, Loiret, service ordinaire.

7 octobre. — M. **Lamy** (Ernest), Commis, concours de 1900, n° 49, Jura, service ordinaire.

21 octobre. — M. **Moreau** (Alfred), Commis, concours de 1900, n° 30, Cher, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS

30 septembre 1901. — M. **Marazel** (François), Conducteur de 3° classe, attaché, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer du Blanc à Argent, est mis à la disposition de l'administration des chemins de fer de l'Etat, pour être employé au service de la construction du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angely à Saujon.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Cazaentre** (Joseph), Conducteur de 4° classe, attaché au service ordinaire du département de l'Indre, est mis à la disposition

de l'Administration des chemins de fer de l'Etat, pour être employé au service de la construction du chemin de fer de Barbezieux à Saint-Mariens.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

2 octobre. — M. **Pestre** (André), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire, est mis à la disposition de la ville de Saint-Etienne pour être employé aux travaux d'adduction des eaux du Lignon.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ ILLIMITÉ

25 octobre 1901. — Est rapportée la décision du 9 août 1901, par laquelle M. **Houette** (Emile), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de la régence de Tunis a été attaché, dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Eloi à Pauniat.

M. **Houette** est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à accepter les fonctions de chef de service à la Société des grands travaux de Marseille chargée pour le compte du Gouvernement tunisien de travaux d'adduction d'eau potable à Tunis.

4° DISPONIBILITÉ

16 septembre 1901. — M. **Lombard** (Louis), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

18 septembre. — M. **Jacquemin** (Charles), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

8 octobre. — M. **Labbé** (Alphonse), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de la Nouvelle-Calédonie, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

21 octobre. — M. **Bompard** (César), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

5° RETRAITES

MM.	Date d'exécution.
Lombard (Louis), conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er octobre 1901
Vuagnat (Simon), Conducteur de 1re classe Haute-Savoie, service ordinaire	1er octobre 1901
Plessis (Paul), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé	1er novembre 1901
Pelletier (Paul), Conducteur principal, Seine-et-Oise, service de la 3e section de la navigation de la Seine	16 octobre 1901
Cloutrier (Eugène), Conducteur principal, Cher, service du canal de la Sauldre. . . .	1er janvier 1902

6° DÉCÈS

MM.	Date du décès
Boyer (Marius), Conducteur principal, détaché au service de la circonscription de Constantine.	1er septembre 1901
Léger (Gustave), Conducteur principal, Yonne, service du canal du Nivernais.	3 septembre 1901
Cosnefroy (Alexandre), Conducteur de 2e classe, Seine-Inférieure, service maritime 1re section	4 octobre 1901

7° DÉCISIONS DIVERSES

6 septembre 1901. — M. **Vaugelade** (Aimé), Conducteur de 4e classe, attaché au service maritime du département des Côtes-du-Nord, passe dans le département de Seine-et-Oise, au service des études et travaux du chemin de fer d'Etampes à Beaune-la-Rolande.

Idem. — M. **Strasburger** (Calixte), Conducteur de 2e classe, attaché dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service de la navigation de la Vilaine, passe au service maritime du département des Côtes-du-Nord.

16 septembre. — M. **Hittos** (Pierre), Conducteur de 3e classe, en congé illimité au service de la compagnie des tramways de Bayonne à Biarritz et extensions, est remis en activité et attaché, dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

26 septembre. — M. **Brunet** (Léon), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Isère, passe au service ordinaire du département des Hautes-Alpes et attaché, en outre, au service du contrôle des études et travaux du chemin de fer de La Fressinouse à Saint-Bonnet.

1er octobre. — M. **Dauteroche** (Edouard), Conducteur de 3e classe en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes.

2 octobre. — M. **Laporte** (Jean) Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, passe au service ordinaire du département de la Loire.

Idem. — M. **Chaumette** (Joseph), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement pour service militaire est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de Vaucluse.

Idem. — M. **Bordes** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Lot, passe dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Ruffec à Roumazières.

7 octobre. — M. **Morel** (Lucien), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes et, en outre, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de La Fressinouse à Saint-Bonnet, passe au service ordinaire du département de l'Isère.

Idem. — M. **Chassé** (Jules), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire.

8 octobre. — M. **Labbé** (Alphonse), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service maritime, 1re section du département de la Seine-Inférieure.

14 octobre. — M. **Lamboley** (Henri), Conducteur de 1re classe, attaché dans le département de la Haute-Saône, au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, passe dans le département du Haut-Rhin.

14 octobre. — M. **Taillefer** (Casimir), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de l'Ariège, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Foix, même département.

Idem. — M. **Delmas** (Hippolyte), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Pamiers à Limoux, passe au service ordinaire du même département.

21 octobre. — M. **Vidal** (Gustave), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, passe au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône.

Idem. — M. **Doudeuil** (Gaston), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Indre, passe au service des études et travaux du chemin de fer d'Argenton à La Châtre, même département.

25 octobre. — M. **Jacques** (Fortuné), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

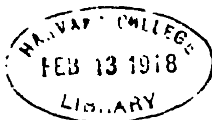
Idem. — M. **Brigol** (Louis), Conducteur de 3e classe, détaché dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine est nommé Elève-externe à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Etève** (Léandre), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à la ligne de Civray au Blanc et au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Confolens à Bellac, est nommé Elève-externe à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Jay** (Francisque), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Felletin à Ussel, passe dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

L'Éditeur-Gérant : E. BERNARD.

Courbevoie. — Imprimerie E. BERNARD et Cie, 14, rue de la Station.
Bureaux à Paris : 29, quai des Grands-Augustins.



71e ANNÉE 8e SÉRIE 11e CAHIER

La 1re partie de ce recueil — **Partie technique** — paraît tous les trois mois : en avril, juillet, octobre et janvier.

La 2e partie — **Partie administrative** — paraît tous les mois.

ANNALES
DES
PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES
CONCERNANT
L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES
ET
DOCUMENTS ADMINISTRATIFS
CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS

1901
— NOVEMBRE —

PARIS
E. BERNARD ET Cie, IMPRIMEURS-EDITEURS
29, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 29

1901. — NOVEMBRE

TABLE DES MATIÈRES PAR ORDRE D'INSERTION

LOIS

(N° 220)

[12 juillet 1901]

Loi ayant pour objet: 1° de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département des Landes, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie normale de Soustons à Léon; 2° d'approuver les conventions passées entre la compagnie des chemins de fer du Midi, l'Etat et les concessionnaires de ladite ligne.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Landes, du chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Soustons à Léon.

Art 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département des Landes est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions :

1° De la convention passée, le 15 mai 1901, entre le préfet des Landes, d'une part, et M. Georges Arné, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention ;

2° De la convention passée, le 15 mai 1901, entre la société anonyme des chemins de fer d'intérêt local du département des Landes, d'une part, et M. Arné, d'autre part.

Une copie certifiée conforme de ces conventions et cahier des charges restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Sont approuvées la convention passée, le 15 mai 1901, entre la compagnie des chemins de fer du Midi, d'une part, et M. Arné, d'autre

part, et la convention passée, le 24 mai 1901, entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat et la compagnie des chemins de fer du Midi.

Art. 5. — L'enregistrement de chacune des deux conventions mentionnées à l'article 4 ci-dessus et qui seront annexées à la présente loi, ainsi que l'enregistrement de la seconde convention du 15 mai 1901, visée à l'article 3 ci-dessus ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Département des Landes

Chemin de fer d'intérêt local de Soustons à Léon.

CONVENTION

ENTRE LE DÉPARTEMENT ET LE CONCESSIONNAIRE

L'an 1901 et le 15 mai.

Entre :

M. Edouard Ferré, officier de l'instruction publique, préfet du département des Landes, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 et de la loi du 11 juin 1880 ;

2° Des décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 23 décembre 1885 ;

3° Des délibérations du conseil général des Landes, en date des 18 août 1897, 19 avril 1898 et 12 avril 1899 ;

4° De la délibération de la commission départementale, en date du 29 mai 1899,

D'une part ;

Et M. Georges Arné propriétaire, demeurant à Bordeaux, 121, rue Judaïque,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du département des Landes concède à M. Arné qui l'accepte, la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer d'intérêt local à voie de $1^m,44$ à $1^m,45$ et d'une longueur approximative de 22 kilomètres entre Soustons et Léon, par Vieux-Boucau, Messanges et Moliets. Cette ligne doit être établie en prolongement de celle de Saint-Vincent de Tyrosse à Soustons, actuellement exploitée par la société anonyme des chemins de fer d'intérêt local du département des Landes.

Art. 2. — La durée de la concession commencera à courir de la date de la loi déclarant les travaux d'utilité publique et prendra fin en même temps que la concession des chemins de fer d'intérêt local des Landes dont l'expiration est fixée au 31 décembre 1960.

Art. 3. — La concession de la ligne de Soustons à Léon est faite aux conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention et qui est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, modifiée par le décret du 13 février 1900, sauf les modifications, additions ou suppressions introduites aux articles 6, 8 *bis*, 8 *ter*, 8 *quater*, 9, 21, 29 *bis*, 29 *ter*, 32, 41 et 53.

Art. 4. — M. Arné s'engage à assurer la construction et l'exploitation de cette ligne à ses risques et périls, sans aucune garantie d'intérêt ou de recette de la part du département et des communes, sous les réserves :

1° Que le département des Landes lui payera une somme de 60,000 fr. applicable aux travaux de construction;

2° Que les communes intéressées lui prêteront leur concours, tel qu'il est défini à l'article 21 du cahier des charges pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances;

3° Que les conventions passées entre ledit M. Arné, la compagnie des chemins de fer du Midi et la société des chemins de fer d'intérêt local des Landes, en vue de faciliter la construction et l'exploitation de la ligne projetée, seront approuvées, tant par les pouvoirs publics que par les assemblées générales des actionnaires de ces compagnies. Ces conventions, en date du 15 mai 1901, sont annexées à la présente.

Art. 5. — Le payement de la subvention départementale de 60,000 fr. sera effectué entre les mains de M. Arné de la manière suivante :

1° 15,000 fr. après l'achèvement de la moitié de la plateforme de la voie, ci	15,000 fr.
2° 20,000 fr. lorsque la moitié des matériaux (rails, traverses, etc.) destinés à la confection de la voie seront approvisionnés, ci	20,000
3° 15,000 fr. quand la voie et les bâtiments seront terminés, ci	15,000
4° 10,000 fr. dans les trois mois qui suivront l'ouverture de la ligne à l'exploitation, ci	10,000
Total.	60,000 fr.

Art. 6. — Après le remboursement des avances que pourra faire au concessionnaire la compagnie du Midi, en vertu de la convention du 15 mai 1901 entre ladite compagnie et ledit concessionnaire, l'excédent de recettes défini dans cette dernière convention sera acquis au concessionnaire jusqu'à ce qu'il permette d'assurer au taux de 5 % l'an l'intérêt et s'il y a lieu, l'amortissement des dépenses indiquées dans ladite convention.

Dès que le taux de 5 % sera dépassé, le surplus dudit excédent sera partagé entre la compagnie des chemins de fer du Midi, le département des Landes et le concessionnaire dans la proportion des deux tiers à la compagnie des chemins du Midi et d'un tiers au département des Landes et au concessionnaire. Tant que le montant de ce tiers ne dépassera pas 1,800 fr. somme qui représente l'intérêt à 3 % de la subvention de 60,000 fr. fournie par le département des Landes, il reviendra en entier audit département; si ce montant est supérieur à 1,800 fr., la part du département se bornera à cette dernière somme et l'excédent, quel qu'en soit le chiffre, sera attribué au concessionnaire.

Art. 7. — Dans un délai de six mois, à dater de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire devra constituer une société anonyme, qui lui sera substituée comme concessionnaire de la ligne et cette substitution devra être approuvée par décret délivré en conseil d'Etat, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 8. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi ; elle pourra être dénoncée par l'une des parties si la loi déclarative d'utilité publique n'a pas été rendue dans un délai de deux ans à partir de ce jour. Dans ce cas, le concessionnaire obtiendra le remboursement du cautionnement qu'il aura versé en exécution de l'article 65 du cahier des charges.

Art. 9. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention et du cahier des charges ci-annexé, calculés suivant l'article 24 de la loi du 11 juin 1880 seront supportés par le concessionnaire.

Fait double à Mont-de-Marsan, le 15 mai 1901.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la station de Soustons (ligne de Saint-Vincent à Soustons), passera près des villages du vieux Boucau, Messanges, Moliets et aboutira à Léon.

Art 2 à 6. — Comme au type (*).

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art exécutés pour une voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de voies d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie, lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35,000 fr. pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le préfet au nom du département, et par le ministre des travaux publics au nom de l'Etat, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,448.

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 264, ou *Journal officiel* du 18 juillet 1904.

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur déchargement ne dépassera pas $2^m,80$ et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas $3^m,26$. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de $4^m,20$ pour les locomotives et de $4^m,20$ pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre les bords extérieurs du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 65 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera de 40 centimètres, et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il devra être réservé entre les obstacles isolés se trouvant au-dessus du niveau des marchepieds latéraux le long des voies principales et les parties les plus saillantes du matériel roulant une distance d'au moins 60 centimètres.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 250 mètres.

Une partie de 60 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Le maximum des déclivités est fixé à 15 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de 100 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire et versant leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exeptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 8 *bis*. — Dans les sections où la ligne sera établie sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage ou un empierrement suivant la nature des voies empruntées et conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage ou cet empierrement.

La chaussée, pavée ou empierrée, de la voie publique, sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises), il

reste une largeur libre de chaussée d'au moins 2^{m},60, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel de la voie ferrée avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de 2^{m},10 au moins. Le concessionnaire construira en outre, suivant les dispositions qui lui seront indiquées avant la réception générale de la voie ferrée, des gares pour les dépôts de matériaux d'entretien de la voie publique; la profondeur de ces gares, mesurée à partir de l'arête extrême de l'accotement, sera de 1^{m},50 au minimum.

Un intervalle libre d'au moins 1^{m},40 de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Art. 8 *ter*. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast de 2^{m},50 de largeur et d'au moins 48 centimètres d'épaisseur totale qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum d'au moins 2^{m},60, cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de la chaussée de la voie publique au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie en pierre ou terre gazonnée d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire, dans les parties de routes ou de chemins dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre, l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée; un autre intervalle libre de 1^{m},40 subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse par l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du rem-

blai, du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8 *quater*. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de deux trottoirs et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes:

a) Pour un trottoir ou pour un emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, $1^m,10$. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites;

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, $2^m,60$;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Quand l'établissement de la voie ferrée sur de larges trottoirs, existant dans les traverses, aura été autorisé, on fera application de l'art. 7.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu dès à présent que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Stations. — Messanges, Léon.

Haltes. — Le Vieux-Boucau, Moliets.

Les stations et haltes seront au minimum du type de celles de la société des chemins de fer des Landes.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500ᵉ indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10 à 21. — Comme au type.

Art. 21. — Les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances seront acquis par le concessionnaire avec le concours des communes intéressées, concours qui s'exercera par des cessions gratuites de terrains et des subventions en argent dans les limites et les conditions définies par les délibérations des conseils municipaux de Soustons, le Vieux-Boucau, Messanges, Moliets et Léon, en date du 8 août 1897.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux seront supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 22 à 29. — Comme au type.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 29. — Comme au type.

Art. 29 *bis*. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (section à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 50 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 29 *ter*. — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection ; il en sera de même pour les ouvrages souterrains.

Art. 30 à 32. — Comme au type.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à deux.

Le maximum de vitesse exigible pour ces trains ne dépassera pas 30 kilomètres à l'heure. Les trains obligatoires seront mixtes, c'est-à-dire pourront, avec les voyageurs, transporter des marchandises.

TITRE III

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 34 à 41. — Comme au type.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations. Il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces, (1re classe).	0,06	0,04	0,10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).			
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à vitres (3e classe). .	0,04	0,02	0,06
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Enfants. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs . . . . . . Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.	0,018	0,012	0,003
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait (perception minimum, 1 franc).	0,09	0,06	0,15
Veaux et porcs (perception minimum, 1 franc).	0,05	0,03	0,08
Moutons, brebis, agneaux et chèvres (perception minimum, 0 fr 50)	0,025	0,015	0,04
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.	0,30	0,20	0,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes. — Vins. . . .	0,135	0,105	0,24
2e classe. — Essences, gemmes, colophanes, brais, goudrons et leurs dérivés. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées	0,12	0,09	0,21
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,09	0,06	0,15

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables	0,0675	0,0525	0,12
Tarif spécial par wagon complet d'au moins 5,000 kilogr. ou payant pour ce poids.			
Marchandises de 1re, 2e, 3e et 4e classes.	0,0675	0,0525	0,12
Foins, fourrages et pailles par wagon et par kilomètre . . .	0,30	0,20	0,50
Matériaux d'empierrement pour les routes et chemins à la charge du département et des communes, par tonne et par kilomètre.	0,03	0,02	0,05
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,135	0,09	0,225
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,18	0,12	0,30
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,70	1,80	4 50
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	3,375	2,25	5,625
Tender de 7 à 10 tonnes	1,25	0,90	2,15
Tender de plus de 10 tonnes.	2,025	1,35	3,375
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,225	0,15	0,375
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences. etc.	0,27	0,21	0,480
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatres roues, à vide .	0,18	0,12	0,30
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. .	0,12	0,09	0,21
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée au prix de.	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.
Il est expressément entendu que les prix de transport ne sont dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.
La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.
Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.
Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base sont soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.
Le poids de la tonne est de 1,000 kilogr.
Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogr.
Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. payera comme 10 kilogr.; entre 10 et 20 kilogr., comme 20 kilogr., etc.
Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogr. ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogr. ; 3° au-dessus de 10 kilogr., par fraction indivisible de 10 kilogr
Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.
Art. 42 à 53. — Comme au type.

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art 53. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.
La même faculté sera accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt, dans le cas où l'Etat s'engagerait à fournir une subvention aux concessionnaires.
Art. 54 à 69. Comme au type.
Fait à Mont-de-Marsan, le 15 mai 1901.

CONVENTION

Entre la société anonyme des chemins de fer d'intérêt local du département des Landes et M. Arné, concessionnaire du chemin de fer de Soustons à Léon, pour l'exploitation de cette ligne.

L'an 1901 et le 15 mai,

Entre la société anonyme des chemins de fer d'intérêt local du département des Landes, représentée par M. Antonin Bellaigue, vice-président, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date des 1er septembre 1899 et 10 mai 1901, sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires,

D'une part ;

Et M. Georges Arné, propriétaire, demeurant à Bordeaux, rue Judaïque, n° 121, agissant en qualité de concessionnaire du chemin de fer de Soustons à Léon, élisant domicile à l'adresse ci-dessus indiquée,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er.— La société des chemins de fer d'intérêt local du département des Landes se charge d'exploiter la ligne de Soustons à Léon aux frais, risques et périls du concessionnaire, dans les conditions fixées par le cahier des charges de cette ligne.

Dans ses relations avec les lignes voisines, la ligne de Soustons à Léon sera traitée comme si elle faisait partie de la concession de la société des Landes ; en conséquence, il ne sera perçu aucun droit de transmission à l'entrée et à la sortie de ladite ligne, tant au profit de ladite société qu'à celui de la ligne de Soustons à Léon. Les prix et conditions des tarifs de toute nature applicables à l'essemble du réseau des chemins de fer d'intérêt local du département des Landes sont applicables à la ligne de Soustons à Léon. Les tarifs à faire dans l'avenir, seront concertés entre la société des Landes et le concessionnaire.

Art. 2. — Les travaux de premier établissement ou complémentaires de toute nature, à faire sur la ligne de Soustons à Léon, tels que agrandissements et installations nouvelles dans les gares, établissement de voies de garage, travaux de consolidation et de parachèvement et tous autres qui seront reconnus nécessaires par le préfet des Landes seront exécutés par la société des Landes sur projets approuvés et aux frais du concessionnaire de la ligne de Soustons à Léon. La dépense sera majorée de 10 p. 100 pour frais généraux et dépenses de surveillance.

Art. 3. — L'exploitation de la ligne de Soustons à Léon restera, au point de vue du règlement des comptes d'exploitation, indépendante et distincte de l'exploitation du réseau de la société des Landes. Il sera ouvert, à cet effet, un compte spécial de l'exploitation de cette ligne qui comprendra, savoir ;

D'une part, les recettes de quelque nature qu'elles soient.

Et, d'autre part, toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation, y compris les impôts et frais de contrôle et les dépenses relatives aux accidents de toute nature, pertes, avaries, retards, incendies, etc.

Le personnel de la ligne de Soustons à Léon sera admis à participer aux caisses de prévoyance et de retraite de la compagnie du Midi qui l'autorise. Il subira, à cet effet, les retenues stipulées par les règlements de ces deux caisses. De plus, le concessionnaire de ladite ligne versera, à ces mêmes caisses, les cotisations également stipulées par ces règlements. Ces cotisations seront comprises dans les dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation seront, autant que possible, localisées. Celles qui ne pourront pas l'être seront évaluées avec les dépenses de même nature effectuées sur les lignes du réseau des Landes et ventilées entre celle-ci et la ligne de Soustons à Léon, au prorata du nombre de kilomètres constituant le réseau des Landes et du nombre de kilomètres de la ligne de Soustons à Léon, ces nombres étant, l'un et l'autre, arrondis au kilomètre supérieur.

Art. 4. — Les recettes seront encaissées par la société des Landes et serviront à solder les dépenses d'exploitation. L'excédent des recettes sur les dépenses, lorsqu'il viendra à se produire, sera versé à la compagnie du Midi en déduction de sa garantie ou pour le remboursement de ses avances. Lorsque les avances de la compagnie du Midi lui auront été remboursées en entier, tant en capital qu'en intérêts, l'excédent continuera à être versé à la caisse de la compagnie du Midi, qui tiendra compte au département des Landes, et éventuellement au concessionnaire de la part de bénéfice leur revenant aux termes de l'article 6 de la convention intervenue entre le préfet des Landes et le concessionnaire.

Art. 5. — Au montant des dépenses d'exploitation définies à l'article 3 ci-dessus, il sera ajouté, pour être attribuée à la société des Landes, une redevance annuelle représentant, au taux de 5 p. 100, les intérêts de la valeur du matériel roulant de grande vitesse employé à l'exploitation de la ligne de Soustons à Léon, la valeur de ce matériel étant calculée en multipliant la somme totale inscrite à la fin de chaque exercice, comme valeur de ce matériel dans les comptes de la société, par le rapport entre le nombre de kilomètres parcourus pendant l'année par les trains sur la ligne de Soustons à Léon et le nombre de kilomètres parcourus pendant le même temps par les trains sur l'ensemble du réseau des Landes.

Il sera également ajouté aux dépenses d'exploitation les sommes payées pour la location du matériel de petite vitesse à la compagnie du Midi. Les conditions pour la location de ce matériel sont celles consenties ou à consentir par la compagnie du Midi à la société des Landes.

Jusqu'à nouvel accord, il sera payé à cet effet à la compagnie du Midi, pour le compte du concessionnaire, par période d'absence de vingt-quatre heures pour tout wagon à marchandises passé sur la ligne de Soustons à Léon :

50 centimes par jour pour les trois premiers jours d'absence ;
1 fr. par jour les trois jours suivants ;
3 fr. par jour du septième au dixième jour ;
5 fr. par jour au-dessus du dixième jour.

Chaque période entamée comptera comme achevée. Le point de départ

de chaque journée ou période de vingt-quatre heures sera déterminé par l'heure de passage dans la gare de Soustons.

Le jour de livraison du wagon sera compté comme jour d'absence; il en sera de même pour le jour de restitution. Toutefois, les wagons Midi envoyés sur la ligne de Soustons à Léon par le dernier train de la journée, et réciproquement, ne seront considérés que comme livrés à la journée du lendemain. Un wagon restitué dans la journée de sa livraison ne comptera que pour un jour de location. Il ne sera jamais compté moins d'un jour d'absence.

Art. 6. — Les dépenses d'exploitation de la gare commune de Soustons seront réparties entre la société des Landes et le concessionnaire du chemin de fer de Soustons à Léon qui supportera le quart de ces dépenses et qui payera, en outre, une somme annuelle de 500 francs pour sa part dans le loyer de la gare. Les droits de gare, d'enregistrement et de magasinage, les frais de chargement, de déchargement et autre frais accessoires relatifs aux marchandises expédiées ou reçues par la gare seront attribués à la société des Landes ou au concessionnaire de la ligne de Soustons à Léon suivant que les marchandises qui y donneront lieu seront en provenance ou à destination soit du réseau des Landes ou de ses au-delà, soit de la ligne de Soustons à Léon.

Art. 7. — Les parties donnent attribution de juridiction au tribunal civil de la Seine, pour le jugement des contestations qui pourraient s'élever entre elles à l'occasion de la présente convention.

Art. 8. — Les frais d'enregistrement des présentes sont supportés par le concessionnaire de la ligne de Soustons à Léon.

Art. 9. — La présente convention ne sera définitive qu'après son approbation par la compagnie du Midi.

Fait triple à Paris, le 15 Mai 1901.

CONVENTION

Entre la compagnie des chemins de fer du Midi et le concessionnaire de la ligne de Soustons à Léon.

Entre la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de compagnie des chemins de fer du Midi, ladite compagnie représentée par M. Léon Aucoc, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibérations du conseil d'administration en date des 1er septembre 1899 et 10 mai 1901, sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'une année après la promulgation de la loi approuvant les présentes ainsi que la convention à intervenir entre M. le ministre des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi,

D'une part;

Et M. Georges Arné, propriétaire, demeurant à Bordeaux, rue Judaïque, n° 121, agissant comme concessionnaire de la ligne de Soustons à Léon,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

La compagnie des chemins de fer du Midi désireuse de continuer l'œuvre si utile de la création des chemins de fer d'intérêt local dans la région boisée du département des Landes en facilitant l'exécution du prolongement jusqu'à Léon de la ligne de Saint-Vincent-de-Tyrosse à Soustons, concédée à la société des chemins de fer d'intérêt local du département des Landes, s'engage, en cas d'insuffisance des recettes, à avancer au concessionnaire du prolongement en question la somme annuellement nécessaire pour compléter l'intérêt à 3.50 p. 100 l'an, et l'amortissement tant du capital dépensé pour la construction et la mise en exploitation de la ligne dont il s'agit que de celui qui sera dépensé pour tous les travaux à faire ultérieurement dans les conditions fixées par l'article 2 de la convention du 15 mai 1901, entre M. Arné et la société des chemins de fer d'intérêt local des Landes, déduction faite du montant des subventions accordées par le département des Landes et les communes et sans que ledit capital puisse, non compris lesdites subventions, dépasser le chiffre de 1 million.

La garantie de la compagnie des chemins de fer du Midi aura lieu dans le cas d'insuffisance du produit net résultant du compte l'exploitation calculé ainsi qu'il suit :

Aux dépenses d'exploitation contrôlée et arrêtées par la compagnie des chemins de fer du Midi, sur les bases fixées par la convention susvisée du 15 mai 1901, il sera ajouté une somme représentant l'intérêt à 3,50 p. 100 l'an, et, s'il y a lieu l'amortissement des dépenses faites en sus des subventions accordées par le département des Landes et les communes, pour la construction, la mise en état d'exploitation et les travaux complémentaires, sans que le montant de ces dépenses puisse dépasser la somme totale de 1 million, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

De l'ensemble des dépenses ainsi calculées, on rapprochera la recette brute, impôts déduits ; en cas d'insuffisance, la compagnie des chemins de fer du Midi payera la différence à titre d'avance.

Si, au contraire, il y a un excédent, cet excédent sera versé par le concessionnaire à la compagnie des chemins de fer du Midi et servira à rembourser les avances majorées des intérêts simples à 3 p. 100 l'an qu'aurait faites ladite compagnie.

Après le remboursement desdites avances, l'excédent qui vient d'être défini sera acquis au concessionnaire jusqu'à ce qu'il permette d'assurer, au taux de 5 p. 100 l'an, l'intérêt et, s'il y a lieu, l'amortissement des dépenses ci-dessus indiquées.

Dès que ce taux de 5 p. 100 sera dépassé, le surplus dudit excédent sera partagé entre la compagnie des chemins de fer du Midi, le département des Landes et le concessionnaire dans la proportion des deux tiers à la compagnie des chemins de fer du Midi et d'un tiers au département des Landes et au concessionnaire.

L'amortissement du capital ne pourra commencer qu'après la vingtième année d'exploitation, à moins que le concessionnaire n'ait totalement remboursé sa dette du chef de la garantie avant cette époque. Dans ce cas, l'amortissement commencera de droit deux ans après la fin de ce remboursement.

La ligne de Soustons à Léon sera établie à voie large, dans les conditions fixées par le cahier des charges de la concession en date du 15 mai 1901. Les projets de construction ou de travaux complémentaires, ainsi que les marchés à passer avec les fournisseurs du matériel de la voie seront soumis à l'examen de la compagnie des chemins de fer du Midi qui produira ses observations avant tout commencement d'exécution et avant toute approbation par l'autorité compétente.

La compagnie du Midi pourra, en outre, contrôler la bonne exécution des travaux par ceux de ses agents qu'elle désignera à cet effet et présenter à l'autorité compétente toutes observations au sujet de l'exécution de ces travaux.

Aucune modification aux tarifs insérés au cahier des charges de la ligne de Soustons à Léon ne pourra être proposée aux autorités compétentes qu'après l'autorisation préalable de la compagnie des chemins de fer du Midi. Le concessionnaire devra, de plus, se conformer aux indications que la compagnie des chemins de fer du Midi pourrait lui donner au point de vue des modifications qu'il paraîtrait convenable à ladite compagnie d'apporter auxdits tarifs.

Avant de proposer à l'agrément de l'administration la société anonyme que la convention avec le département des Landes l'oblige à se substituer dans les six mois de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'acceptation de la compagnie du Midi les statuts de ladite société.

La présente convention ne deviendra définitive qu'autant qu'elle aura été approuvée par une loi dans un délai de trois ans à partir de ce jour.

Les parties donnent attribution de juridiction au tribunal civil de la Seine pour le jugement des contestations qui pourraient s'élever entre elles à l'occasion de la présente convention.

Fait double à Paris, le 15 mai 1901.

CONVENTION

L'an 1901 et le 24 mai,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part,

Et la société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de compagnie des chemins de fer du Midi, ladite compagnie représentée par M. Léon Aucoc, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, boulevard Haussmann, n° 54, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date des 30 juin 1899, 9 novembre 1900 et 10 mai 1901, sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai d'une année après la promulgation de la loi ci-dessus visée.

D'autre part,

Il a été dit et exposé que:

La compagnie des chemins de fer du Midi, désireuse de faciliter le développement des chemins de fer d'intérêt local du département des

Landes auquel elle a donné son concours financier, s'étant engagée, sous réserve de l'approbation des pouvoirs publics, par une convention du 15 mai 1901, envers M. Arné, concessionnaire du chemin de fer de Soustons à Léon à garantir l'intérêt à 3.50 p. 100 l'an et l'amortissement du capital nécessaire à l'exécution dudit chemin de fer, sans que ce capital puisse, non compris les subventions en argent du département et des communes, dépasser 1 million de francs.

D'autre part, le concessionnaire du chemin de fer de Soustons à Léon ayant, de son côté, avec l'approbation du conseil général du département des Landes contracté l'engagement :

1° De rembourser à la compagnie des chemins de fer du Midi, sur les excédents des produits nets de la ligne, les avances ainsi faites, augmentées des intérêts à 3 p. 100 l'an ;

2° De partager les bénéfices à provenir de l'exploitation de cette ligne ;

Enfin la compagnie du Midi étant disposée à donner son approbation à une convention passée entre la société des chemins de fer d'intérêt local des Landes et ledit M. Arné, en vue de l'exploitation par cette société du prolongement de Soustons à Léon ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Les sommes payées chaque année, à titre de garantie par la compagnie des chemins de fer du Midi à M. Arné seront prélevées sur les 12,500,000 fr., stipulés par le 2° de l'article 13 de la convention du 9 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre 1883.

Art. 2. — Il sera ouvert par la compagnie du Midi un compte spécial au débit duquel seront portées les sommes payées par elle, chaque année, en vertu de l'article précédent.

Ce compte spécial sera crédité, à la fin de chaque exercice, de l'augmentation des recettes correspondantes effectuées sur le réseau du Midi par suite des apports du trafic provenant de la création de la nouvelle ligne concédée à M. Arné.

Le calcul de cette augmentation de recettes se fera pour chaque exercice en déduisant des recettes (expéditions et arrivages) de la station de Saint-Vincent-de-Tyrosse, pendant l'exercice considéré, la moyenne, une fois calculée, des recettes des exercices 1898, 1899 et 1900.

Le compte spécial sera crédité, en sus de l'augmentation de recettes prévue aux deux paragraphes qui précèdent, des sommes qui, avant la clôture dudit compte, seraient remboursées à la compagnie du Midi sur le montant de ses avances par le concessionnaire du chemin de fer de Soustons à Léon.

Art. 3. — Lorsque, à partir de l'exercice dans lequel s'établira l'équilibre entre les avances faites par la compagnie du Midi, depuis l'origine, à M. Arné et l'ensemble des recettes portées au crédit du compte spécial mentionné à l'article qui précède (les dépenses et les recettes étant majorées de leurs intérêts à 3.50 fr. p. 100 l'an), il se sera écoulé deux années sans que le solde général dudit compte se trouve débiteur, ce compte spécial restera définitivement clos et la compagnie du Midi portera dorénavant à son compte annuel d'exploitation les dépenses devant résulter de l'application de la convention du 15 mai 1901 avec M. Arné et confondra dans l'ensemble des recettes de son réseau : le solde créditeur du compte, les augmentations de recettes indiquées dans l'article précédent, les rembour-

sements qui seront effectués sur le montant de sa garantie, ainsi que la part qui lui reviendra dans les bénéfices de la ligne de Soustons à Léon.

Art. 4. — Si l'Etat venait à racheter les lignes concédées à la compagnie du Midi, il prendrait à sa charge l'exécution de la présente convention, ainsi que la convention du 15 mai 1901, passée entre cette compagnie et le concessionnaire de la ligne de Soustons à Léon, et confirmerait, en tant que besoin, son approbation à la convention du 15 mai 1901, entre la société des chemins de fer d'intérêt local du département des Landes et ledit concessionnaire.

Art. 5. — L'enregistrement de la présente convention ainsi que de la convention du 15 mai 1901, passée entre la compagnie du Midi et le concessionnaire de la ligne de Soustons à Léon, comme aussi de la convention intervenue le 15 mai 1901, entre la société des chemins de fer d'intérêt local du département des Landes et ledit concessionnaire de la ligne de Soustons à Léon, ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 fr.

Fait double à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Signé : PIERRE BAUDIN.

DÉCRETS

(N° 221)

[18 juillet 1901]

Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Saint-Genis-Laval et Brignais (Rhône).

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,
Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et éventuellement des marchandises, entre Saint-Genis-Laval et Brignais.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret ci-dessus visé, du 26 novembre 1895, avec les modifications approuvées par le décret, également susvisé, du 14 mars 1900.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 6 juin 1901, entre le préfet du Rhône, au nom du département, et la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé au décret du 26 novembre 1895, avec les modifications qui y ont été apportées.

Ladite convention et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

CONVENTION

Entre M. le préfet du Rhône, officier de la Légion d'honneur et de l'instruction publique, agissant au nom du département et en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 ;

3° Des délibérations du conseil général en date des 2 septembre 1898, 2 septembre 1899 et 28 avril 1900 ;

4° De la délibération, en date du 7 juillet 1900, de la commission départementale du Rhône déléguée à cet effet,

D'une part ;

Et la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, dont le siège est à Lyon, 26, rue de la République, représentée par M. Cambefort (Jules), chevalier de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 23 juin 1900.

D'autre part,

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Rhône s'engage à demander dès à présent à l'Etat la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de tramway se détachant à Saint-Genis-Laval de la ligne de Lyon-Oullins-Saint-Genis-Laval et ayant son terminus à Brignais.

Le parcours des voitures sera prolongé jusqu'à Lyon (place de la Charité) en empruntant les rails des lignes de tramways d'Oullins, à Saint-Genis-Laval, et n° 10, de Lyon à Oullins, rétrocédée à la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, de telle sorte que les transports puissent être assurés directement de Brignais à Lyon (place de la Charité) et réciproquement, d'une part, en empruntant les lignes ci-dessus désignées et d'autre part, en organisant le service sur la ligne de Saint Genis-Laval à Brignais.

Art. 2. — Le département du Rhône s'engage à rétrocéder cette concession de Saint-Genis-Laval à Brignais à la compagnie des omnibus et tramways de Lyon, qui, de son côté, s'oblige par la présente convention à accepter cette rétrocession, à exécuter les travaux et faire l'exploitation sans garantie des intérêts ni autre subvention que celles qui pourront lui être allouées par la commune de Brignais ou les particuliers ; elle sera, tant pour la construction que pour l'exploitation de la ligne, substituée aux droits et obligations du département, tels qu'ils sont établis dans le cahier des charges annexé au décret du 26 novembre 1895, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement de la ligne d'Oullins à Saint-Genis-Laval, modifiée par la convention annexée au décret du 14 mars 1900 et qui est un avenant audit cahier des charges, sous la réserve des clauses et conditions particulières qui suivent :

A. — *Tracé.*

Art. 2. — L'article 2 sera remplacé en entier par le suivant :

La ligne aura son point de départ à Saint-Genis-Laval et son terminus à Brignais et empruntera les voies publiques ci-après désignées : Route nationale n° 86, de Lyon à Beaucaire (axe de la chaussée jusqu'à la borne

kilométrique 8 k. 500. — Trottoir côté droit jusqu'à l'entrée de la traverse de Brignais. — Axe de la chaussée dans cette dernière traverse).

B.— *Etablissement de la voie ferrée.*
Parties non accessibles aux voitures ordinaires.

Art. 7. — L'article 7 sera remplacé en entier par le suivant :

Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en restant accessible aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast, exclusivement composée de pierres cassées, de 2^m,50 de largeur et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur d'au moins 5,^{m}90, mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route. Cette largeur sera obtenue en recoupant la banquette située du côté opposé au tramway, et la zone ainsi annexée à la chaussée recevra sur toute sa largeur un empierrement de même épaisseur et de même nature que l'empierrement actuel.

L'accotement occupé par la voie ferrée sera limité du côté de la route au moyen d'une bordure en pierre d'au moins 12 centimètres de saillie, de forme régulière et d'une solidité suffisante, dans les parties de la route dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre cette bordure sera accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura pas moins de 30 centimètres de largeur. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de 60 centimètres subsitera entre ce matériel et les arbres de la plantation de la route (côté droit), plantation qui devra être respectée; enfin l'intervalle subsistant entre le matériel et la limite des propriétés rivaines ne pourra descendre au-dessous de 1^m,40.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement réguralisé ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

C. — *Traverses des villes et villages.*

Art. 8. — L'article 8 sera remplacé en entier par le suivant :

Dans les traverses des villes et villages les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoir et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir ou pour un emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, 1^m,10. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non ou des alignements approuvés s'ils passent en avant de ces limites.

Toutefois, dans la traverse de Brignais, le trottoir côté opposé au tramway pourra être réduit ou supprimé au droit des immeubles Fillon, Teinturier, Fargerre, Trèves, Bailly, Mille, Gutton, veuve Bray et Condamin.

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord du trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, $2^m,60$;

2° Quand on supprime le stationnement $0^m,30$.

Quand l'établissement de tramway sur de larges trottoirs existants dans les traverses aura été autorisé, on fera application de l'article 7.

D. — Lors de l'exécution du chemin de fer du Lozanne à Givors, déclaré d'utilité publique par la loi du 25 mars 1898 et de la déviation de la route nationale n° 86 à la traversée de ce chemin de fer, le concessionnaire devra, à ses frais, déplacer ses voies et les rétablir dans la portion de route déviée.

E. — *Gares et stations.*

Art. 11. — L'article 11 sera remplacé en entier par le suivant :

Les voitures ne s'arrêteront point en pleine voie mais seulement en des points déterminés par l'administration sur les propositions du concessionnaire.

F. — *Nombre minimum des voyages.*

Art. 14. — L'article 14 sera remplacé en entier par le suivant :

Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à seize ; ces voyages seront faits sans transbordement de Lyon (place de la Charité) à Brignais et *vice versa.*

G. — *Tarifs des droits à percevoir.*

Art. 23. — L'article 23 sera remplacé en entier par le suivant :

Pour indemniser le concessionnaire des travaux et des dépenses qu'il s'engage à faire par la présente convention et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les droits de transport ci-après déterminés :

DÉSIGNATION			PRIX		
			de péage	de transport	Totaux
			fr c.	fr. c.	fr. c.
Section unique.	de Saint-Genis-Laval à Brignais et *vice versa.*	1re cl.	0 166	0 084	0 25
		2e cl.	0 10	0 05	0 15

Ces prix sont applicables quel que soit le parcours effectué sur la section.

Les prix du trajet direct entre Lyon et Brignais et *vice versa* sont fixés comme suit :

1re classe, 65 centimes ; 2e classe, 40 centimes.

Les prix du trajet direct entre Oullins et Brignais et *vice versa* sont fixés comme il suit :

1[re] classe, 45 centimes ; 2[e] classe, 25 centimes.

Les voyageurs venant de Brignais ou y allant et qui ne désireraient emprunter qu'une ou plusieurs sections de la ligne de Lyon à Oullins payeront, en outre du prix de leur place entre Oullins et Brignais, les prix fixés au tarif de la ligne d'Oullins pour ces diverses sections.

Les voyageurs venant de Brignais auront droit en outre à la correspondance gratuite sur toutes les lignes pour lesquelles elle est ou sera accordée sur la ligne de Lyon à Oullins.

Ces lignes pourront également délivrer, depuis les mêmes points, des correspondances pour la ligne de Lyon à Brignais ; ces correspondances donneront droit à une réduction, sur les tarifs qui précèdent, de 20 centimes en 1[re] classe et de 10 centimes en 2[e] classe.

Les enfants au-dessous de quatre ans tenus sur les genoux seront transportés gratuitement ; il en sera de même des paquets et bagages peu volumineux susceptibles d'être portés sur les genoux sans gêner les voisins et dont le poids n'excéderait pas 3 kilogr.

Les prix déterminés ci-dessus comprennent tous les impôts dus à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Art. 3. — La compagnie rétrocessionnaire devra exécuter à ses frais toutes les modifications apportées au profil transversal de la route en vertu des prescriptions insérées au paragraphe B de l'article 2 du présent traité ; la fourniture, le répandage et le cylindrage de l'empierrement nécessaire au déplacement de la chaussée seront exécutés par les soins du service chargé de l'entretien de la route aux frais de la compagnie rétrocessionnaire.

Art. 4. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, la compagnie rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 4,000 fr. en numéraire ou en rente sur l'Etat, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la rétrocession.

Art. 5. — La compagnie rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans la cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Rhône.

Art. 6. — La compagnie rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du matériel fixe et roulant de provenance française et n'utiliser que des agents de nationalité française.

Art. 7. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, d'impression ou autres auxquels la présente convention pourra donner lieu seront à la charge de la compagnie des omnibus et tramways de Lyon.

Fait en double exemplaire à Lyon, le 6 juin 1901.

(N° 222)

[19 juillet 1901]

Décrets relatifs au réseau des tramways de Tours.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à la compagnie générale française de tramways de la société anonyme dite « compagnie des tramways de Tours », comme rétrocessionnaire du réseau de tramways dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par les décrets susvisés des 25 juillet 1876 et 28 janvier 1885.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Tours, sous peine du déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des tramways dont elle est concessionnaire ou rétrocessionnaire, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

Le Président de la République française.

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à la compagnie générale française de tramways de la société anonyme dite « compagnie des tramways de Tours », comme rétrocessionnaire du réseau de tramways dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret survisé du 26 janvier 1898.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Tours, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement,

dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des tramways dont elle est concessionnaire ou rétrocessionnaire, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux de transformation des lignes de tramways qui ont fait l'objet des décrets des 25 juillet 1876 et 28 janvier 1885 et les travaux d'établissement de lignes nouvelles constituant, avec les premières transformées suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, un réseau de lignes de tramways à traction mécanique destiné au transport des voyageurs dans la ville de Tours et sa banlieue.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux de transformation et d'établissement dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Tours est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé, qui remplace des cahiers des charges annexés aux décrets des 25 juillet 1876 et 28 janvier 1885.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée les 1er et 4 juin 1901, entre le maire de la ville de Tours, au nom de ladite ville, et la compagnie des tramways de Tours, pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention. Ces conventions et cahier des charges régiront désormais l'ensemble du réseau.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et les plans d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Tours, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des tramways dont elle est concessionnaire ou rétrocessionnaire, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ

AVEC LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE TOURS

Entre :

1° M. Eugène Pic-Paris, chevalier de la Légion d'honneur, maire de la ville de Tours ;

Agissant au nom de ladite ville en vertu de la délibération du conseil municipal en date du 25 mai 1901, sous réserve du décret d'utilité publique à intervenir ;

D'une part ;

Et MM. le général Leplus et de Brancion de Liman, agissant tous deux au nom de la compagnie des tramways de Tours, dont le siège social est à Paris, 28, rue du Rocher, en vertu d'une délibération du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 27 octobre 1899 et dont une expédition est demeurée jointe au présent, accompagnée d'un extrait des statuts de ladite compagnie,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Tours rétrocède à la compagnie des tramways de Tours qui accepte, la construction, l'exploitation et l'entretien du réseau de tramways à traction électrique, tel qu'il est décrit dans les articles 1 et 2 du cahier des charges annexé au présent traité, sous la réserve qu'elle en obtiendra elle-même la concession, qu'elle s'engage à solliciter de l'Etat, dans les conditions stipulées par la loi du 11 juin 1880.

Aucune indemnité ne serait due au rétrocessionnaire éventuel dans le cas où la concession ne serait pas accordée ou ne le serait qu'à des conditions que la ville considérerait comme inacceptables pour elle.

Dans ce cas, le cautionnement dont il sera parlé ci-après serait seulement remboursé au rétrocessionnaire.

Art. 2. — En outre des lois, décrets et règlements d'ordre général relatifs aux tramways, le rétrocessionnaire est et demeure assujetti, pendant toute la durée de la concession aux clauses du présent traité et à celles du cahier des charges ci-annexé au lieu et place du concessionnaire de même qu'il est subrogé aux avantages en résultant pour le concessionnaire.

Ce cahier des charges est conforme au cahier type approuvé par le décret 6 août 1881, et modifié par le décret du 13 février 1900, sauf modifications aux articles 4, 6, 8, 11, 15, 17, 20, 21, 23, 28, 29 et 33, et suppression des articles 7, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 38 et 39.

En particulier, le réseau qui fait l'objet du présent sera construit, exploité et entretenu, ainsi que les kiosques, le matériel roulant, la voie et tous les ouvrages de la compagnie, par les soins et aux frais, risques et périls exclusifs du rétrocessionnaire, sans qu'il puisse en résulter aucune réclamation ni recours, soit de sa part, soit des tiers contre la ville de Tours, pour quelque cause que ce soit, la compagnie des tramways de Tours garantissant ladite ville envers qui il appartiendra, toutes les responsabilités et conséquences qui pourraient résulter de la construction ou de l'exploitation du réseau concédé.

Toutefois, la compagnie rétrocessionnaire n'aura à payer pour l'expro-

priation partielle ou totale de l'immeuble Lesourd, situé aux nos 34 et 36 de la rue Néricault-Destouches suivie par la ligne C, que la moitié de l'indemnité fixée à l'amiable, à dire d'experts, ou par suite d'expropriation.

La compagnie versera à cet effet, la contribution ci-dessus fixée à la recette municipale à la première réquisition du maire de Tours, chargé de poursuivre l'acquisition.

Il est entendu, du reste, que la partie acquise de cet immeuble appartiendra en propre à la ville de Tours seule, pour la partie à incorporer à la voie publique, sans que cette attribution entraîne aucun payement ou remboursement de la ville à la compagnie, et par moitié à la ville de Tours et à la compagnie pour le surplus, s'il y a lieu.

Art. 3. — Si, indépendamment des lignes définies au cahier des charges annexé aux présentes, la ville de Tours jugeait utile de créer de nouvelles lignes ou embranchements pendant le cours des dix premières années de la présente rétrocession, la compagnie des tramways de Tours aurait la préférence, à conditions égales pour la construction et l'exploitation de ces lignes et embranchements.

En cas de refus, ou à défaut de réponse de sa part, dans le délai de deux mois du jour de l'avis du maire, la ville pourra concéder les nouvelles lignes et embranchements à qui bon lui semblera, sans indemnité à la compagnie.

Les lignes éventuelles à créer seront rétrocédées et exploitées aux mêmes conditions que le réseau décrit à l'article 1er du présent traité, sous réserve de la décision à prendre par l'autorité supérieure.

Art. 4. — Les lignes à exploiter par le rétrocessionnaire seront à traction électrique, avec conducteurs souterrains (système Diatto), sauf sur certaines sections désignées ci-après, des lignes définies à l'article 2 du cahier des charges ci-annexé, où l'emploi du trolley est prévu.

Ligne A, depuis le dépôt de Saint-Symphorien jusqu'à 30 mètres environ de la place Choiseul et depuis un point à 350 mètres en deçà de la barrière de Grammont jusqu'au terminus de ce nom.

Ligne C, depuis le terminus de Saint-Pierre-des-Corps jusqu'à l'extrémité du terre-plein près le pont suspendu.

Ligne D, sur la partie plantée des quais.

La compagnie pourra vendre à des tiers l'excédent d'énergie disponible à l'usine électrique, pour l'éclairage et la force motrice, ainsi que pour tous autres usages auxquels l'électricité pourra être utilisée, mais sous réserve qu'il n'en résultera aucun trouble dans le fonctionnement des tramways.

Art. 4 *bis*. — Au cas où il serait nécessaire de déplacer ou de modifier les conduites d'eau, de gaz ou autres objets, la compagnie devra s'entendre à ses frais et risques avec les parties intéressées.

Art. 5. — Tous remaniements de trottoirs et tous autres travaux que l'administration municipale jugerait nécessaire d'être faits sur les dépendances de la voirie urbaine, soit aux chaussées, soit aux trottoirs, pour l'établissement ou l'exploitation des voies du réseau et même en cas de déplacement ou d'enlèvement de ces voies, seront exécutés par le service municipal, au compte de la compagnie, qui en payera le montant sur réglements faits par l'architecte voyer de la ville, arrêtés par le maire.

Art. 6. — Tous les matériaux provenant des chaussées dépendant de la voirie urbaine, qui ne seront pas utilisés dans la pose de la voie, resteront sans indemnité à la disposition de la ville, si bon lui semble, à charge par elle de les faire enlever.

Art. 7. — Le matériel employé par la compagnie devra être de construction française.

Art. 8. — Les employés, ouvriers et manœuvres, tant pour les constructions que pour l'exploitation devront être de nationalité française.

Art. 9. — L'usine de production et de distribution d'énergie électrique pour la traction des tramways, ainsi que le dépôt de matériel d'exploitation autre que celui actuel de Saint-Symphorien, lequel ne pourra pas être augmenté, seront établis *intra muros*, sur l'emplacement choisi par la compagnie et agréé par le conseil municipal.

Cet emplacement, les constructions et installations générales et particulières servant à l'exploitation devront appartenir au rétrocessionnaire et être libérés du prix d'achat.

Seront remboursés les droits d'octroi qui ont été ou seraient perçus sur:

1° Les matériaux, sable, traverses, rails et appareils qui serviront à la construction du réseau actuel des tramways, objet du présent, à son entretien et à son exploitation, y compris l'installation inférieure de l'usine.

Toutefois, les matériaux entrant dans la construction des bâtiments de l'usine et des kiosques ne bénéficieront point de l'exonération.

2° Le combustible nécessaire à la production de l'électricité à utiliser pour l'exploitation dudit réseau pour l'éclairage et le chauffage de l'usine, des kiosques et des voitures.

Si la compagnie vend à des tiers pour l'éclairage, la force motrice ou tous autres usages, les excédents d'énergie électrique non utilisés par les tramways, les droits d'octroi sur les combustibles employés à la production de ces excédents d'énergie électrique resteront à la charge de la compagnie, sans remboursement par la ville.

La présente clause cesserait d'avoir son effet dans le cas où l'octroi viendrait à être supprimé.

Art. 10. — Pour les besoins des divers services municipaux, la compagnie remettra trente-neuf cartes de circulation gratuite sur le réseau objet du présent, aux intéressés dont la liste sera dressée chaque année par le maire.

En outre, elle recevra gratuitement dans ses voitures les agents de police et de l'octroi revêtus de leur uniforme.

Elle recevra aussi gratuitement sur ses voitures, jusqu'à concurrence des places disponibles, les pompiers en uniforme d'incendie et qui se rendraient sur le lieu d'un sinistre.

Elle recevra également gratuitement dans ses voitures les employés des postes et télégraphes en service, sans préjudicier aux effets du traité passé entre la compagnie générale française de tramways, à laquelle la compagnie des tramways de Tours est substituée, et l'administration des postes et télégraphes, auquel traité il n'est point dérogé.

Le nombre total de agents de la ville de Tours (autres que les pompiers et les titulaires de cartes) ainsi transportés gratuitement, ne pourra jamais excéder quatre sur la même voiture. Les agents de police et ceux de l'octroi ne seront admis dans les voitures que s'il reste des places dispo-

nibles après que les voyageurs attendant aux stations y seront montés et ils devront occuper exclusivement des places debout de 2e classe.

Les dispositions de cet article seront appliquées sans distinction, aussi bien sur les lignes actuelles transformées que sur les nouvelles lignes.

Art. 11. — En raison des avantages pouvant résulter du présent traité, les parties décident ce qui suit :

La recette brute kilométrique moyenne, impôts non déduits venant à dépasser 25,000 fr. par an, la compagnie versera à la ville, à titre de participation, 25 p. 100 par an de l'excédent de la moyenne de 25,000 fr. Ne sera pas comprise dans la recette kilométrique moyenne, celle provenant des voitures de Saint-Avertin, Luynes et Vouvray, même lorsque les voyageurs auront effectué dans lesdites voitures un parcours purement urbain.

La participation sera payable dans le courant du mois de janvier de chaque année.

Tant que cette participation n'aura pas produit au moins 3,000 fr. par an, la compagnie s'oblige à verser à la ville une redevance annuelle de 3,000 fr. pour les voitures qu'elle mettra en circulation, quel qu'en soit le nombre, et sans réduction du prorata à courir de l'ouverture de l'exploitation au 1er janvier suivant.

Le pourcentage de la participation sera liquidé par les soins de la compagnie, sur état dressé d'après les feuilles de perception des conducteurs de ses voitures, lequel état sera soumis à la vérification et revêtu, s'il y a lieu, de l'acceptation de l'administration municipale qui aura le droit de contrôle sur les pièces comptables de l'exploitant.

A cet effet, la compagnie remettra l'état dont il s'agit à M. le maire, dans la première quinzaine du mois de janvier, pour commencer dès la premiere année d'exploitation.

Le prorata, à courir de l'ouverture de l'exploitation au 1er janvier suivant, ne sera pas soumis à la participation, sauf la réserve insérée au paragraphe 4 du présent article.

Art. 12. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, et comme garantie de l'exécution de ses engagements, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 100,000 fr. en numéraire ou en rente sur l'Etat, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles des valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par moitié et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Ce cautionnement sera affecté à la garantie de l'exécution du présent traité, dans les conditions prévues aux articles 20 et 21 du cahier des charges par le concessionnaire des tramways de Tours.

Art. 13. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Tours. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Tours. L'élection de domicile comportera attribution de juridiction. En conséquence, toutes contestations entre la ville de Tours et la compagnie seront jugées par le conseil de préfecture d'Indre-et-Loire.

Art. 14. — Les présentes conventions remplacent et annulent le traité passé entre la ville et M. de Brancion le 17 avril 1896 et celui des 1er et 2 novembre 1897.

Mais M. de Brancion reste néanmoins responsable envers la ville de l'exécution du présent traité, solidairement avec la compagnie des tramways de Tours.

Art. 15. — Les frais du présent et tous autres qui pourraient en être la conséquence seront acquittés à première réquisition par la compagnie des tramways de Tours, laquelle supportera en outre toutes taxes ou contributions auxquelles pourrait donner lieu la concession, ainsi que les frais d'impression à trois cents exemplaires, tant du présent traité que du cahier des charges et du décret de concession à intervenir.

Fait en triple à Tours et à Paris, les 1er et 4 juin 1901.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques agréés par l'administration.

Art. 2. — Ce réseau comprendra quatre lignes et un prolongement différé, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne A : de Saint-Symphorien à la barrière de Grammont, partant du dépôt actuel des tramways de Tours, suivant la route nationale n° 152, le quai Saint-Symphorien, la place Choiseul, le pont de la Loire, la place de l'Hôtel-de-Ville, la rue Nationale, la place du Palais-de-Justice et l'avenue de Grammont jusqu'à l'octroi (ligne existante et déjà concédée par décrets des 25 juillet 1876 et 28 janvier 1885).

Ligne B : de la place Velpeau au jardin botanique, suivant la rue de la Fuie, le boulevard Heurteloup, la place de la Gare, la place du Palais, le boulevard Béranger (côté sud), les rues de la Grandière et de Clocheville, les places Gaston-Pailhou et Saint-Clément (côté ouest), la rue des Fossés-Saint-Martin, la place Victoire, les rues de Lariche et Lamartine, la place Louis-Desmoulins et le boulevard Tonnellé jusqu'à l'entrée de l'hospice général.

Ligne C : de la barrière Saint-Pierre-des-Corps à la place Rabelais, suivant les quais Saint-Pierre-des-Corps et du Vieux-Pont, la rue Saint-Maurice, la place de la Cathédrale, le square de l'Archevêché (côté nord), la rue de la Scellerie, la rue Corneille, la rue de l'Archevêché, la rue Néricault-Destouches, la rue Descartes, la rue des Halles, place Saint-Clément, place des Halles (ouest), la rue de l'Arsenal, la rue du Gazomètre, la rue J. Charpentier, place Saint-Eloi, la rue Giraudeau et la place Rabelais.

La ligne C sera prolongée jusqu'à la place de la Liberté, en C′, dans un délai maximum de dix ans à partir de la mise en exploitation, entre la place Rabelais et la place de la Liberté, en suivant la rue Giraudeau et le boulevard Thiers.

La ligne D, qui part actuellement de la place de l'Hôtel-de-Ville au Champs-de-Mars, suivra l'itinéraire ci-après : place de l'Hôtel-de-Ville, quais du Pont-Neuf, de la Poissonnerie, rue de la République et place Victoire.

Art. 3. — Comme au type. (*)

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas $2^{m},20$ sur la ligne A et sur la partie de la ligne B comprise entre la place du Palais-de-Justice et la gare, et $1^{m},80$ sur les autres lignes. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de $3^{m},50$.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails sera réglée de telle façon que, entre les parties les plus saillantes de deux véhicules définis ci-dessus qui se croisent, il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

Art. 5. — Comme au type.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie, ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage de 20 centimètres d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage.

La chaussée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel de tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^{m},60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins $1^{m},10$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de l'arête extérieure de la plate-forme de la voie publique.

Art. 7. — (Supprimé).

Art. 8. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les côtes suivantes:

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, $1^{m},10$. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés rivaines, bâties ou non, ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites.

(*) Voir le type *Ann.* 1882 p. 292 ou *Journal officiel* du 21 juillet 1901.

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve la stationnement des voitures ordinaires, $2^m,60$;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Art. 9 et 10. — Comme au type.

Art. 11. — Le mode d'exploitation comporte des arrêts fixes.

Le nombre et l'emplacement des stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations et des haltes pour le service des voyageurs, aux points indiqués ci-dessous.

Ligne A. — Dépôt de Saint-Symphorien, barrière de Vouvray, pont suspendu, rue de Groison, place Choiseul, place de l'Hôtel-de-Ville, rue des Halles, rue de Clocheville, rue Gambetta, place du Palais-de-Justice, place Saint-Etienne, rue de Boisdenier, école municipale de garçons, place Thiers, barrière de Grammont.

Ligne B. — Place Velpeau, rue de Madagascar, place Loiseau-d'Entraigues, gare d'Orléans, place du Palais-de-Justice, boulevard Béranger, à l'intersection de la rue de la Grandière, rue de Clocheville au coin de la place Gaston-Pailhou, place Saint-Clément, rue des Fossés-Saint-Martin, place Victoire, rue des Oiseaux, place Louis-Desmoulins, jardin botanique.

Ligne C. — Terminus Saint-Pierre-des-Corps, rue de la Bretonnerie, pont suspendu, place de la Cathédrale, théâtre municipal, rue Nationale, rue Marteau, rue Descartes, place Saint-Clément, rue Charpentier, rue du Gazomètre, place Saint-Eloi, place Rabelais.

Ligne C. — A déterminer au moment de la construction.

Ligne D. — Hôtel de Ville, rue Bretonneau, à l'entrée de la rue de la République, place Victoire.

Des abris pour les voyageurs seront établis aux points suivants :

Dépôt de Saint-Symphorien, pont de Saint-Symphorien, place Choiseul, place de l'Hôtel-de-Ville, place du Palais-de-Justice, place de la Liberté, barrière de Grammont, place Velpeau, place de la Gare, place des Halles, place Victoire, jardin Botanique, barrière Saint-Pierre-des-Corps, place Rabelais.

Le concessionnaire entendu, l'administration aura toujours le droit d'autoriser l'arrêt en pleine voie, dans les termes de l'article 33 du règlement de 1881, modifié par le décret du 13 février 1900.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, sur chaque ligne, est fixé à cent dix, du 1er mai au 15 octobre et à cent du 16 octobre au 30 avril.

Art. 15. — Les trains se composeront de quatre voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 30 mètres environ.

La vitesse des trains en marche sera, au plus, de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III
DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16. — Comme au type.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'Etat sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée avec toutes les installations faites sur le sol des voies publiques, ainsi que tous les immeubles et objets immobiliers qui en dépendent, tels que les barrières et clôtures, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, usines et installations de toute nature établies en vue de la production et du transport de l'énergie électrique ou autre destinée à l'exploitation du tramway, bureau d'attente et de contrôle, etc., établis dans des immeubles exclusivement affectés à cet usage.

Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, l'Etat aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers, l'Etat se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'Etat.

L'Etat sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et réciproquement, si l'Etat le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, l'Etat ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18 et 19. — Comme au type.

Art. 20. — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée à titre de cautionnement deviendra la propriété de l'Etat et lui restera acquise.

Art. 21. — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881 ainsi que par le pré-

sent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte totale de ce cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le ministre des travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au conseil d'Etat par la voie contentieuse. Dans le premier cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Art. 22. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANPSPORT DES VOYAGEURS

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Sur toutes les lignes, quelle que soit la distance parcourue, par voyage et par voyageur :

TARIF	PRIX		
	de péage	de transport	Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1re classe. — Voitures ouvertes garnies de banquettes rembourrées, fermées à glace et éclairées la nuit	0 10	0 05	0 15
2e classe. — Voitures couvertes garnies de banquettes, fermées à glace et éclairées la nuit, avec plateforme pour voyageurs debout ou voitures couvertes, non fermées, garnies de banquettes et éclairées la nuit.	0 067	0 033	0 10

Le voyageur effectuant un parcours sur une des lignes aura droit à un billet de correspondance lui permettant de continuer son trajet, sans supplément de prix, sur une autre ligne, dans les limites de la concession, objet du présent traité. Le passage d'une ligne à l'autre ne pourra se faire qu'au point de croisements indiqués par le concessionnaire ; le voyageur ne pourra pas rétrograder et sa correspondance devra être utilisée dans la première voiture contenant des places disponibles de la classe à laquelle il aura droit.

Les enfants au-dessous de quatre ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Les voyageurs de 2e classe qui ne retrouveront pas de places libres dans leur classe, dans les voitures, pourront monter en 1re classe, même s'il restait des places disponibles sur les plateformes de ces voitures.

Le concessionnaire pourra être autorisé à délivrer des cartes d'abonnement dont les prix seront déterminés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du concessionnaire, et après avis des ingénieurs du contrôle.

Les voyageurs auront la liberté de conserver les paquets ou colis susceptibles d'être tenus sur les genoux, ne pouvant incommoder les voyageurs ni par leur volume, ni par leur odeur, et dont le poids n'excédera pas 15 kilogrammes.

Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens : dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Art. 24. — (Supprimé).

Art. 25. — (Supprimé).

Art. 26. — (Supprimé).

Art. 27. — (Supprimé).

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30. — (Supprimé.)

Art. 31. — (Supprimé.)

Art. 32. — (Supprimé.)

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — (Supprimé.)

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35 à 38. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 38. — (Supprimé.)

Art. 39. — (Supprimé.)

Art. 40 et 41. — Comme au type.

Annexé au traité passé entre la ville de Tours et la Compagnie des tramways de Tours, les 1er et 4 juin 1901.

Arrêté.

Paris, le 19 juillet 1901.

(N° 223)

[24 juillet 1901]

Décret approuvant la substitution de la compagnie concessionnaire du réseau de tramways de Charleville, Mézières et Mohon.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à la compagnie générale de traction de la compagnie des tramways électriques de Charleville, Mézières et Mohon, comme concessionnaire du réseau de tramways dont l'établissement, dans le départemant des Ardennes, entre Charleville, Mézières et Mohon, a été déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 6 janvier 1900.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways électriques de Charleville, Mézières et Mohon, sous peine de déchéance, d'engager son

capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation du réseau de tramways mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

(N° 224)

[30 juillet 1901.]

Décret autorisant l'exécution des travaux d'achèvement de l'amorce du nouveau bassin à flot au port de Fécamp.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est autorisée l'exécution des travaux d'achèvement de l'amorce du nouveau bassin à flot, au port de Fécamp, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet susvisé, en date des 7-28 juillet 1899, et aux avis également susvisés du conseil général des ponts et chaussées, en date des 5 octobre 1899 et 12 novembre 1900.

La dépense de ces travaux est évaluée à la somme de 625,000 fr.

Art. 2. — Il est pris acte des engagements souscrits :

1° Par le conseil général de la Seine-Inférieure, au nom du département, ainsi qu'il résulte de sa délibération susvisée du 22 août 1899, de fournir à l'Etat, en vue des travaux, un subside de 80,000 fr.

2° Par le conseil municipal de Fécamp, au nom de la ville, ainsi qu'il résulte de ses délibérations susvisées des 2 août 1899 et 20 juillet 1900, de fournir un subside de 40,000 fr.

3° Par la chambre de commerce, ainsi qu'il résulte de ses délibérations susvisées des 22 décembre 1899 et 15 mai 1900, de fournir un subside de 80,000 fr.

Le montant de ces subsides, s'élevant ensemble à 200,000 fr., sera versé au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance de chaque versement partiel et la date à la-

quelle il devra être effectué seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense, évaluée à 425,000 fr., sera imputé sur les ressources annuellement inscrites à la 2e section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

Art. 4. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

(N° 225)

[30 juillet 1901.]

Décret déclarant d'utilité publique des travaux d'amélioration de la Sambre dans la traversée de Maubeuge.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'amélioration de la Sambre, dans la traversée de Maubeuge, conformément aux dispositions de l'avant-projet ci-dessus visé, des 29 décembre 1898, 7 janvier 1899, avec les modifications résultant des réserves formulées par le directeur du génie, à Maubeuge, dans son adhésion du 27 novembre 1899.

Art. 2. — Lesdits travaux seront exécutés :

a) La première partie, évaluée à 300,000 fr. et concernant l'amélioration de la Sambre proprement dite, par les soins et aux frais de la société concessionnaire du canal de la Sambre à l'Oise, en vertu de l'engagement souscrit par cette société, suivant ses déclarations des 5 décembre 1899, 16 septembre, 31 octobre et 20 novembre 1899 :

b) La seconde partie, évaluée à 65,000 fr. et concernant l'amélioration de l'autre bras de la Sambre, dit « Fausse Sambre », par les soins du service de la navigation et aux frais de l'Etat.

Art. 3. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Maubeuge, dans sa délibération ci-dessus visée du 28 avril 1899

de contribuer, à titre de fonds de concours, pour une somme de 6,000 fr., à l'exécution des travaux de la seconde partie.

Art. 4. — Le surplus de la dépense à la charge de l'Etat sera imputé sur les crédits inscrits annuellement à la 1re section du budget du ministère des travaux publics pour les travaux ordinaires des canaux.

Art. 5. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires n'ont pas été réalisées dans un délai de cinq ans à compter de sa date.

Art. 6. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 226)

[16 juin 1899]

Grande voirie, contravention, procédure, observations de l'administration non communiquées aux demandeurs : nullité.
(Sieur Plagnard)

Lorsque le conseil de préfecture a communiqué la requête des contrevenants à l'administration, et que celle-ci a présenté des observations en réponse, il ne peut pas statuer sur la contravention et retenir ces observations comme éléments d'instruction sans les communiquer aux inculpés. (art. 10 de la loi du 22 juillet 1889).

Considérant qu'en l'absence d'un arrêté préfectoral délimitant le lit de la Saône dans la partie de la berge sur laquelle les coupes d'herbes reprochées au requérant ont été faites, il appartenait au conseil de préfecture de rechercher et de vérifier si les terrains sur lesquels les herbes ont été coupées font partie du domaine public ;

Mais considérant que le conseil de préfecture a retenu et visé expressément dans son arrêté deux rapports de l'ingénieur en chef et de l'ingénieur ordinaire, rédigés en réponse au mémoire en défense du requérant, et enregistrés au greffe le 24 septembre 1896 ; qu'il est établi par l'instruction et reconnu par le Ministre que ces rapports n'ont jamais été communiqués au requérant, qui n'en a connu l'existence que par la notification de l'arrêté attaqué ;

Considérant qu'aux termes de l'art. 10 de la loi du 22 juillet 1889, si le conseil de préfecture était libre d'ordonner ou non, suivant les cas, la communication à l'administration compétente du mémoire en défense produit par le sieur Plagnard, il était tenu, après avoir ordonné cette communication, et par une conséquence nécessaire de communiquer au sieur Plagnard la réponse faite par l'administration ; que l'omission de cette mesure constitue un vice de forme qui doit entraîner l'annulation de l'arrêté attaqué ;

Considérant qu'en l'état de l'instruction il y a lieu de renvoyer le sieur

Plagnard devant le conseil de préfecture pour être statué à nouveau après instruction régulière ; ... (Arrêté annulé ; renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué à nouveau après instruction régulière).

(N° 227)

[17 juin 1899]

Travaux publics. — Compétence. — Dommages. — Canal d'irrigation. — Ouverture d'une vanne. — Inondation. — Faute prétendue de l'agent. — Conflit positif. (Préfet de Vaucluse contre sieur Tailhand)

C'est au conseil de préfecture et non aux tribunaux judiciaires qu'il appartient de statuer sur la demande d'indemnité pour inondation d'une propriété, résultant de l'ouverture d'une vanne, par l'agent de la compagnie d'exploitation d'un canal d'irrigation, en vue de rejeter dans une rivière le trop plein du canal, alors du moins que la manœuvre dont il s'agit a un caractère normal et ne constitue pas une faute personnelle de la part de l'agent qui l'a exécutée: on se trouve en présence d'un dommage découlant naturellement d'un travail public.

Considérant que, par exploit du 21 juin 1898, Tailhand a assigné la société du canal d'irrigation de Pierrelatte, en la personne de son directeur, devant le juge de paix du canton de Bollène en réparation du préjudice dont la cause est attribuée par ledit exploit à la manœuvre inopportune et à l'imprudence qu'un des agents de la Société qui, pour rejeter dans la rivière du Lauzon, déjà grossie par les pluies orageuses, le trop-plein du canal, avait ouvert l'une des vannes et déterminé ainsi l'inondation de la propriété affermée au demandeur ; que c'est uniquement sur le fait ainsi exposé et considéré comme constituant une faute personnelle de l'agent que le juge de paix et le tribunal d'Orange se sont basés pour affirmer leur compétence ;

Considérant qu'il résulte du rapport de l'ingénieur du contrôle que la vanne dont il s'agit est un organe indispensable du canal de Pierrelatte qui est un travail public et qu'elle a été établie pour être ouverte dans les circonstances retenues par l'assignation du 21 juin 1898 ; qu'il n'est donc pas possible d'imputer une faute personnelle à l'agent qui l'a ouverte ;

qu'ainsi le préjudice dont la réparation était poursuivie ne pouvant résulter que du fonctionnement normal d'un travail d'utilité publique, la demande en réparation de ce préjudice aurait dû être portée devant le conseil de préfecture. (L'arrêté de conflit est confirmé. Sont considérés comme nuls et non avenus l'exploit d'assignation du 21 juin 1898 et les jugements des 27 juin et 23 décembre 1898).

(N° 228)

[23 juin 1899]

Travaux publics. — Décompte. — Tierce expertise prescrite postérieurement à la loi du 22 juillet 1899 qui a supprimé ce mode d'instruction ; annulation. Renvoi devant le conseil de préfecture pour instruction régulière. — Questions d'intérêts et frais d'expertise réservées. (Sieur Armelin).

En ce qui touche la régularité de l'expertise: — Considérant que si, dans l'instance pendante entre le sieur Armelin, et le préfet du département du Var, ès-qualités, le conseil de préfecture estimait que l'expertise ordonnée par l'arrêté du 28 juin 1889, ne présentait pas des éléments suffisants d'appréciation, il devait prescrire une nouvelle expertise, mais qu'il ne lui appartenait pas d'ordonner à la date du 14 janvier 1891, une tierce expertise, cette mesure d'instruction ayant été supprimée par l'art. 14 de la loi du 22 juillet 1889, qu'ainsi qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué, et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué à nouveau sur la réclamation du sieur Armelin, après qu'il aurait été procédé à une expertise dans les formes prescrites par la loi du 22 juillet 1889 ;

Sur les conclusions du sieur Armelin à fin de capitalisation des intérêts: — Considérant que le sieur Armelin a demandé devant le conseil d'Etat, aux dates des 23 juillet 1892 et 11 février 1897, la capitalisation des intérêts des sommes dont il serait reconnu créancier envers le préfet, ès-qualité.

Mais considérant qu'il appartiendra au conseil de préfecture de statuer sur ces conclusions en même temps que sur la demande principale de l'entrepreneur ;

En ce qui touche les dépens de 1re instance, ainsi que les frais d'expertise et de tierce-expertise: — Considérant qu'il sera statué sur

ces frais et dépens par l'arrêté à intervenir (Arrêté annulé ; les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour qu'il y soit statué à nouveau, après expertise régulière, tant sur la réclamation principale du sieur Armelin, que sur ses demandes d'intérêts, et de capitalisation des intérêts. Les dépens, exposés devant le conseil de préfecture ainsi que les frais d'expertise et de tierce-expertise irrégulière seront joints à ceux de l'expertise nouvelle et il y sera statué par l'arrêté à intervenir. Le préfet du Var ès-qualités est condamné aux dépens).

(N° 229)

[23 juin 1899]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. Carrière en exploitation. — Loi du 29 décembre 1892 ; effet non rétroactif. (Sieur Vernot de Jeux).

Lorsque l'occupation a cessé avant la promulgation de la loi du 29 décembre 1892 le règlement du dommage, même lorsqu'il est demandé après sa promulgation, doit être fait d'après les principes de la loi du 16 septembre 1807 ;

Doit être considérée comme carrière en exploitation, la carrière ouverte par les entrepreneurs de travaux publics et dans laquelle le propriétaire a continué à extraire du sable pour l'entretien de sa propriété.

Considérant que si la loi du 29 décembre 1892 aux termes de laquelle il doit être tenu compte dans l'évaluation de l'indemnité tant du dommage fait à la surface que de la valeur des matériaux extraits, était déjà en vigueur à la date à laquelle le conseil de préfecture a été saisi du règlement de l'indemnité due au sieur Vernot de Jeux à raison de l'occupation de ses terrains par la compagnie des chemins de fer de l'Anjou, il ressort de l'instruction que cette occupation avait pris fin dès le 11 février 1892, c'est-à-dire à une époque antérieure à celle de la promulgation de ladite loi ; qu'ainsi le sieur Vernot de Jeux n'est pas fondé à soutenir que l'indemnité à laquelle il pouvait prétendre doit être rejetée conformément aux dispositions de cette loi ;

Mais, considérant qu'il résulte tant du procès-verbal de constat dressé à la suite de l'arrêté d'occupation du 28 octobre 1890, que de l'expertise

à laquelle il a été procédé, qu'antérieurement à cette occupation des fouilles avaient été pratiquées dans la propriété du sieur Vernot de Jeux pour l'extraction du sable et que cette exploitation suivait son cours ; qu'ainsi le sieur Vernot de Jeux était fondé à se dire propriétaire d'une carrière en exploitation dans le sens de l'art. 55 de la loi du 16 septembre 1807 et que par suite c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de lui allouer une indemnité calculée sur la valeur des matériaux extraits ; qu'il y a lieu dès lors de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra, après expertise, à l'effet de déterminer la quantité et la valeur des matériaux extraits par la compagnie des chemins de fer de l'Anjou ;

En ce qui concerne les frais d'expertise : — Considérant que de ce qui précède il résulte qu'il y a lieu de mettre à la charge de la compagnie des chemins de fer de l'Anjou la totalité des frais d'expertise à laquelle il a été procédé en exécution de l'arrêté susvisé du conseil de préfecture du 28 juin 1894 ; ... (Arrêté annulé ; renvoi devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra, après expertise, à l'effet de déterminer l'indemnité due au sieur Vernot de Jeux d'après la quantité et la valeur des matériaux extraits de sa propriété ; recours incident de la compagnie des chemins de fer de l'Anjou rejeté ; frais d'expertise mis à la charge de la compagnie des chemins de fer de l'Anjou ; compagnie des chemins de fer de l'Anjou condamnée aux dépens).

(N° 230)

[23 juin 1899]

Travaux publics communaux. — Algérie. — Distribution d'eau. — Dommages aux usines. — Eaux impures. — Responsabilité de la ville. (Consorts Huchard et Amy.)

La ville qui détourne les eaux d'une usine est responsable du dommage en résultant, sans qu'il y ait à distinguer si le service des prises et des distributions d'eau est confié aux agents du service hydraulique ou aux agents de la ville.

La restitution au moulin d'eaux corrompues en remplacement d'eaux pures ne doit pas entrer en compte pour l'appréciation du dommage.

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport des

experts, qu'à la date de l'expertise le volume des eaux arrivant au moulin des requérants et qui aurait dû être de 2,916 mètres cubes par 18 heures n'était que de 2,438 mètres cubes, que, de plus, si depuis le 1er novembre 1890 la ville d'Oran en supprimant une machine élévatoire a rendu au Raz-el-Aïn 450 mètres cubes sur les 1,426 mètres cubes qu'elle détournait précédemment, les eaux du ruisseau n'ont jamais cessé d'arriver au moulin chargées d'impuretés provenant soit des lavoirs, soit de l'égout collecteur qui jusqu'en mars 1897 se déversait dans le Raz-el-Aïn, soit des vidanges des maisons construites le long du canal des moulins, qu'il suit de là que, par le fait de la ville, le moulin n'a jamais reçu que des eaux impures au lieu des eaux limpides auxquelles il avait droit, que la ville qui seule a profité des eaux détournées ne saurait se prévaloir de ce fait que le service des prises de distribution d'eau est confié au service hydraulique et non pas aux agents de la ville pour repousser toute responsabilité, qu'il convient tout au contraire de décider que la ville n'a jamais cessé d'être tenue du paiement de l'annuité de 7,200 fr. 40 à laquelle elle a été condamnée précédemment au profit des consorts Amy et Huchard, qu'ainsi c'est à tort que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture a décidé que l'indemnité annuelle allouée aux requérants avait cessé d'être due au 1er novembre 1890 et n'a condamné la ville à payer aux requérants qu'une somme de 10,894 fr. 65 qu'il y a lieu faisant droit à leurs conclusions d'annuler l'arrêté attaqué, de fixer à 62,946 fr. 32 la somme à payer par la ville depuis le 5 mai 1889 jusqu'au 1er février 1898 jour de la vente du moulin à la compagnie des eaux et de rejeter le recours incident de la ville d'Oran (arrêté annulé) ; la ville d'Oran est condamnée à payer aux consorts Amy 62,946 fr. 32 pour dommages éprouvés du 5 mai 1889 au 1er février 1898 ; les annuités échues porteront intérêts à partir des 22 décembre 1890, 5 septembre 1892, 1er mars 1894, 7 mai 1894, 18 janvier 1896, 21 octobre 1898 ; les intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 5 septembre 1892, 7 mai 1894, 18 janvier 1896, 21 octobre 1898 ; les frais d'expertise liquidés à la somme de 5,811 fr. 20, sont mis à la charge de la ville d'Oran ; le recours incident de la ville d'Oran est rejeté ; la ville est condamnée aux dépens).

(N° 231)

[30 juin 1899]

Travaux publics communaux. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (ville de Toulouse)

Mise en régie prononcée par le maire à raison du retard apporté à l'exécution des travaux après mise en demeure infructueuse ; régularité.

Lorsqu'après la mise en régie, le maire a confié, à la suite de diverses adjudications, à d'autres entrepreneurs les travaux restant à exécuter, sans clause résolutoire, et à des prix nouveaux, l'entrepreneur primitif qui est privé ainsi de son droit de se faire relever de sa déchéance, doit être déchargé des conséquences de la régie.— Mais la faute originaire de l'entrepreneur fait obstacle à l'allocation des dommages-intérêts.

A défaut de mise en demeure, une clause pénale ne peut être appliquée.

Matériel de l'entreprise mis à la disposition des nouveaux entrepreneurs : indemnité pour détérioration.

I. *Sur les conclusions de la ville de Toulouse tendant à la suppression de l'indemnité de 16.000 francs allouée au sieur Hubert et à la condamnation de cet entrepreneur au paiement de l'excédent des dépenses résultant de la mise en régie, et sur les conclusions du recours incident tendant à ce que l'indemnité soit élevée à 60.000 francs* : Considérant que la mise en régie de l'entreprise du sieur Hulot a été motivée par les retards apportés par cet entrepreneur à l'exécution des travaux, notamment en ce qui concerne la fabrication des blocs de béton et les remblais à exécuter derrière les enrochements ; qu'elle a été prononcée par arrêté du maire du 16 avril 1892, à la suite d'un arrêté de mise en demeure non suivi d'effet ; qu'ainsi elle était régulière en la forme et justifiée quant au fond;

Mais considérant qu'à la suite de cet arrêté la ville de Toulouse a, par diverses adjudications restreintes, des 21, 22 avril et 1er octobre 1892, confié à d'autres entrepreneurs, à des prix nouveaux, les travaux restant à exécuter sur l'entreprise du sieur Hulot ; que ces marchés nouveaux, qui constituent en réalité une réadjudication à folle enchère de l'entrepreneur

n'ont pas été soumis à l'approbation du préfet ; qu'en outre, ces marchés ne contenant pas de clause résolutoire, le sieur Hulot a été privé du droit que lui réservait le § 3 de l'article 12 de se faire relever de la régie en justifiant des moyens nécessaires pour mener les travaux à bonne fin ; que dès lors, la ville de Toulouse n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a déchargé le sieur Hulot des conséquences de la régie ;

Considérant toutefois qu'à raison de la faute originaire du sieur Hulot, qui justifiait la mesure de rigueur prise à son égard, il n'y a pas lieu de maintenir la condamnation à 16.000 francs de dommages-intérêts prononcée contre la ville au profit de l'entrepreneur ;

II. *En ce qui touche l'application des clauses pénales stipulées par l'art. 12 du cahier des charges* : Considérant que si dans l'art. 12 du cahier des charges il était stipulé qu'en cas de retard, il serait opéré diverses retenues sur les sommes dues à l'entrepreneur, il résulte de l'instruction que la commune n'a jamais adressé au sieur Hulot une mise en demeure ayant pour objet de le prévenir qu'il lui serait fait application de cette clause; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté ses conclusions sur ce point :

III. *Sur le recours incident* : — *En ce que touche le montant du décompte et l'indemnité pour fausses manœuvres fournitures*: Considérant que le sieur Hulot n'établit pas qu'en fixant, conformément à l'avis de la majorité des experts, à 6,086 fr. 94 c. la somme dont le décompte dressé par la ville devait être majoré, et à 3,413 fr. 71 c. l'indemnité pour fausses manœuvres, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciations des circonstances de l'affaire :

IV. *En ce qui touche la valeur du matériel* : Considérant que si le matériel du sieur Hulot a été mis par la ville de Toulouse à la disposition des sieurs Dauss, Dignat et Daran, chargés par elle d'achever les travaux de cette entreprise après sa mise en régie, et si ce matériel a été détérioré par la négligence des agents de la ville, le sieur Hulot n'établit pas qu'en condamnant celle-ci à lui payer la somme de 5,264 fr. 80 c. représentant la valeur de ce matériel à la fin des travaux de la régie, le conseil de préfecture ait fait une évaluation insuffisante du préjudice subi par lui ;..

(Les allocations accordées au sieur Hulot par l'arrêté susvisé sont réduites de 16.000 francs ; arrêté réformé en ce qu'il a de contraire ; intérêts capitalisés aux dates des 20 juillet 1895, 15 février 1897 et 17 février 1899 ; les dépens exposés devant le Conseil d'Etat seront supportés pour moitié par chacune des parties).

(N° 232)

[30 juin 1899]

Travaux publics communaux. — concession. — Abattoirs et marchés aux bestiaux. — Modifications au devis (ville de Lorient)

Décidé que si la société concessionnaire a apporté sur quelques points de détail des modifications au devis descriptif de l'abattoir qu'elle s'était engagée à construire, les travaux ont été exécutés dans leur ensemble selon les règles de l'art et de la bonne construction — dès lors la ville n'est pas fondée à demander la démolition des ouvrages non absolument conformes au devis, et leur réfection au compte de la société.

Hall du marché aux bestiaux exécuté avec une élévation plus grande que celle prévue ; rejet: la Société s'engage à effectuer les travaux nécessaires pour remédier aux inconvénients résultant de cette modification.

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction et notamment du rapport des experts, que les travaux de l'abattoir ont été, conformément aux prescriptions de l'art. 2 du traité de concession, exécutés dans leur ensemble selon les règles de l'art et de la bonne construction, d'après les plans et devis descriptifs dressés par la société concessionnaire, adoptés par le conseil municipal et approuvés par l'autorité supérieure, et que si les clauses du devis descriptif n'ont pas été entièrement observées sur quelques points de détail, les modifications qui en sont résultées ne sont pas de nature à compromettre la solidité des constructions età causer un préjudice à la ville de Lorient.

Considérant d'autre part que s'il a été donné au hall du marché aux bestiaux, et contrairement d'ailleurs aux indications du projet adopté, une hauteur supérieure à celle qu'il devait avoir, il y a lieu de tenir compte de l'offre faite par la société concessionnaire d'exécuter les travaux nécessaires pour remédier aux inconvénients résultant de la trop grande élévation du hall, offre dont il appartient au conseil municipal de poursuivre l'exécution ; que dès lors, et sans qu'il y ait lieu d'ordonner une nouvelle expertise, la requête de la ville de Lorient doit être rejetée ;

(N° 233)

[30 juin 1899]

Travaux publics communaux. — Dommages (Sieur Neau)

Assèchement de prés-marais, dû non à l'établissement d'une pompe élévatoire destinée à alimenter une ville en eau potable, mais à une sécheresse exceptionnelle : pas d'indemnité à la charge de la ville.

Considérant que si, depuis 1890 les près-marais du sieur Neau, ont été asséchés et ont par suite subi une dépréciation, il résulte de l'instruction et notamment de l'avis unanime des experts, que ce dommage ne doit pas être attribué au fonctionnement du château d'eau que la ville de La Rochelle a établi à Périgny, mais seulement à la sécheresse exceptionnelle des étés de 1890 et 1891 ; que dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande en indemnité formée par le requérant contre la ville de la Rochelle, et mis à la charge du sieur Neau les frais d'expertise ;... (Rejet avec dépens).

(N° 234)

[30 juin 1899]

Voirie (grande). — Canal maritime de Marennes
(Ministre des travaux publics contre Sieur Daimé).

Echouage d'un bateau. Le fait par un marin d'avoir échoué son bateau sur le talus de la rive d'un canal maritime qu'il a d'ailleurs dégradé constitue une contravention prévue et réprimée par l'art. 3 du titre I du livre IV, de l'ordonnance d'août 1681 sur la marine : arrêté de relaxe annulé dans l'intérêt de la loi (Ministre des travaux publics contre Daimé, 1re esp.)

Procédure, recours dans l'intérêt de la loi. — Le Ministre des travaux publics n'est pas recevable à déférer au Conseil d'Etat dans l'intérêt de la loi, un arrêté par lequel le conseil de préfec-

ture a prononcé la relaxe d'un contrevenant en se fondant sur un moyen de fait tiré d'un accident de force majeure. — L'arrêté n'ayant pas commis d'erreur de droit, le pouvoir dans l'intérêt de la loi n'est pas recevable (Ministre des travaux publics contre Morin 2e esp.).

Considérant que l'art. 3 du titre I du livre IV de l'ordonnance d'août 1681 dispose que les mariniers ne peuvent amarrer leurs vaisseaux qu'aux anneaux et pieux destinés à cet effet, à peine d'amende arbitraire, et qu'aux termes de l'art. 13 du décret du 15 juillet 1855, modifié par le décret du 27 janvier 1876, les maîtres de port fixent la place que les navires doivent occuper dans les ports, les font ranger et amarré, ordonnent et dirigent tous les mouvements;

Considérant que le procès-verbal ci-dessus visé constate que le sieur Daimé a, malgré la défense qui lui avait été faite, à plusieurs reprises, par le maître de port, échoué son bateau sur le talus du canal maritime de Marennes; que ce fait, dont l'exactitude n'est pas contestée par l'arrêté attaqué, tombe sous l'application de l'article précité de l'ordonnance de 1681 ; que, par suite, en ne condamnant pas le sieur Daimé à l'amende et aux frais du procès-verbal le conseil de préfecture a violé la loi ; (Arrêté annulé dans l'intérêt de la loi).

Considérant que le sieur Morin a soutenu devant le conseil de préfecture que l'échouement de son bateau était purement accidentel ; que l'arrêté attaqué, après avoir visé ce moyen de défense, s'est borné a décider que l'art. 3 du titre I du livre IV de l'ordonnance d'août 1681 n'était pas applicable à l'espèce ; qu'ainsi le conseil de préfecture à jugé en fait et n'a pas commis une erreur de droit qui seule peut donner ouverture à un recours dans l'intérêt de la loi ;... (Rejet).

(N° 235)

[30 juin 1899]

Voirie (grande). — Canaux de navigation (ville de Roubaix)

Une ville peut être poursuivie et condamnée pour contravention à la police des rivières navigables et des canaux de navigation. Si le principe de la personnalité des peines s'oppose à ce que la commune soit atteinte par une répression pénale, rien ne fait

obstacle à ce que la ville soit condamnée à la réparation du dommage.

Le déversement des eaux d'égout d'une ville dans un canal de navigation, résultant de l'insuffisance de hauteur du mur du ruisseau servant d'égout aux eaux résiduaires, constitue une contravention prévue et réprimée par l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777. En conséquence, la ville est condamnée à faire disparaître les envasements produits par ce déversement.

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'envasement du bief de Lens, dans le canal de Roubaix, provient des déversements du ruisseau dit Riez-des-Trois-Ponts, qui sert d'égout à une partie de la ville; que ces déversements sont dus à l'insuffisance du mur, construit par la ville et qui devrait empêcher la communication entre le Riez et le canal; qu'il suit de là que la ville de Roubaix a contrevenu aux dispositions des art. 3 et 4 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 ; qu'ainsi, c'est avec raison qu'un procès-verbal a été dressé contre elle et que le conseil de préfecture l'a condamnée à faire disparaître l'envasement, faute de quoi il y serait procédé à ses frais! (Rejet).

(N° 236)

[7 juillet 1899]

Travaux publics. Chemins de fer de la Corse. Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866.
(Ministre des travaux publics et sieur Fumagalli).

Art. 32. — Lorsqu'en cours d'exécution, des maçonneries ont été effectuées avec des moellons de carrière, au lieu des moellons extraits des déblais prévus au devis, et que l'entrepreneur a accepté un prix nouveau à raison de cette substitution, celui-ci n'est-il pas recevable à se prévaloir de l'art. 32 des conditions générales pour obtenir un indemnité par suite de l'augmentation de plus du tiers des travaux. (*Fumagalli, 1re esp.*) (*III*).

Art. 33. — Attachements dressés en cours d'exécution et signés sans réserves par l'entrepreneur; réclamation non recevable (*Ministre des travaux publics, 2e esp.*) (*II*). *Le fait que, devant les premiers juges, l'administration n'aurait pas opposé cette dé-*

chéance, n'implique pas renonciation à ce moyen devant le Conseil d'Etat. (Ministre des travaux publics, 2e esp.) (II).

Avant-métré. Cube forfaitaire. Déblais supplémentaires. Les travaux nécessités par des élargissements de tranchées, des adoucissements de talus, des éboulements, ne rentrant pas dans le cube forfaitaire de l'avant-métré, doivent être payés suivant leurs valeurs réelles (Fumagalli, 1re esp.) (IV).

Carrières. Matériaux provenant d'une carrière autre que celle prévue: pas d'indemnité: les entrepreneurs ont effectué ce changement de leur plein gré (Fumagalli, 1re esp.) (II).

Sujétion résultant de la modification en cours d'exécution du lieu de déblais. Indemnité accordée (Ministre des travaux publics, 2e esp.) (III) (IV).

Sujétions résultant du déversement dans le souterrain des eaux d'un puits d'aération. Indemnité (Ministre des travaux publics, 2e esp.) (V).

Procédure. Tierce expertise ordonnée postérieurement à la loi du 22 juillet 1899, qui a supprimé cette mesure d'instruction: arrêté annulé. Evocation (Fumagalli, 1re esp. (I); (Ministre des travaux publics, 2e esp.) (I).

1re ESP. *Sieurs Fumagalli et Campana*

I. Considérant que la loi du 22 juillet 1889 ayant supprimé la tierce expertise il n'appartenait pas au conseil de préfecture d'ordonner par son arrêté du 15 novembre 1890 cette mesure d'instruction, qu'il y a lieu par suite d'annuler l'arrêté attaqué qui a été rendu sur le vu de la tierce expertise irrégulièrement ordonnée ;

Mais, considérant que l'état de l'instruction permet de statuer au fond :

...II. *Sur le chef n° 2. En ce qui concerne les maçonneries de moellons parementés par assises réglées ;* — Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est de leur plein gré que les entrepreneurs ont employé des moellons extraits d'une carrière autre que celle prévue au devis et qu'ils ne justifient pas que la maçonnerie qui leur a été prescrite par l'ordre de service du 25 février 1881 fût autre que la maçonnerie ordinaire définie à l'art. 75 du devis, qu'ainsi ils n'ont droit de ce chef à aucune indemnité ;

...III. *Sur les chefs 34 et 35. En ce qui concerne les réclamations formées sous les chefs 31 et 35 et tendant à l'allocation de deux indemnités l'une de 489,043 fr. 43 l'autre de 59,139 francs par application de l'art. 32 :* — Considérant que les entrepreneurs soutien-

nent que toutes les maçonneries ordinaires devaient être faites avec des moellons extraits des déblais et que les moellons de carrière ayant dû être employés pour l'exécution de la presque totalité de ces maçonneries il en est résulté pour eux un préjudice dont il y a lieu de leur tenir compte par application de l'art. 32 ;

Mais considérant que le prix nouveau de 22 francs accepté par les entrepreneurs est applicable à toutes les maçonneries exécutées avec des matériaux de carrière quelle qu'en soit d'ailleurs la quantité, alors que celle exécutée n'a pas excédé le cube prévu au marché ; qu'ainsi ils ne sont pas fondés à se prévaloir de l'art. 32 pour demander devant le Conseil d'Etat une indemnité supérieure à celle de 64,761 fr. 41 qui leur a été allouée par le conseil de préfecture et qui ne leur est pas contestée par le ministre ;

IV. *Sur les chefs 50 et 51. En ce qui concerne les déblais en élargissement des tranchées et adoucissements des talus* ; — Considérant que ces déblais ne rentrent pas dans le cube prévu à l'avant-métré qui seul avait fait l'objet du prix forfaitaire accepté par les parties et que les entrepreneurs n'établissent pas que la somme de 10,208 fr. 89 que l'Etat leur alloue en sus du décompte soit insuffisante, qu'il y a lieu dès lors d'ajouter au décompte 10,208 fr. 89 ; ...(Arrêté annulé. L'Etat paiera aux sieurs Fumagalli et Campana la somme de 130,801 fr. 46 avec intérêts à partir du 21 novembre 1883, capitalisés aux dates des 22 décembre 1885, 11 mars 1892, 4 août 1893, 26 juillet 1895, 13 novembre 1896; frais d'expertise payés moitié par l'Etat, et les sieur Fumagalli et Campana ; demande d'indemnité de 9,378 fr. 06 rejetée comme non recevable ; surplus des conclusions des sieurs Fumagalli et Campana rejeté).

2e Espèce. Ministre des travaux publics contre sieurs Chaumont et Cie.

I. *En ce qui touche la régularité de l'expertise ;* — Considérant que la loi du 22 juillet 1889 ayant supprimé la tierce expertise, il n'appartenait pas au conseil de préfecture d'ordonner à la date du 21 janvier 1894, cette mesure d'instruction ; qu'ainsi l'arrêté attaqué doit être annulé ;

Mais considérant que l'affaire est en état et qu'il y a lieu de statuer immédiatement ;

...II. *En ce qui concerne les maçonneries des piédroits de la voûte du souterrain (chef n° IV, § 2) :* — Considérant que les sieurs Chaumont et Cie soutiennent que c'est à tort que les maçonneries des piédroits de la voûte du souterrain ont été portées au décompte définitif comme si ces maçonneries avaient été exécutées sur toute la longueur du tunnel avec

qu'ainsi le préjudice dont la réparation était poursuivie ne pouvant résulter que du fonctionnement normal d'un travail d'utilité publique, la demande en réparation de ce préjudice aurait dû être portée devant le conseil de préfecture. (L'arrêté de conflit est confirmé. Sont considérés comme nuls et non avenus l'exploit d'assignation du 21 juin 1898 et les jugements des 27 juin et 23 décembre 1898).

(N° 228)

[23 juin 1899]

Travaux publics. — Décompte. — Tierce expertise prescrite postérieurement à la loi du 22 juillet 1899 qui a supprimé ce mode d'instruction ; annulation. Renvoi devant le conseil de préfecture pour instruction régulière. — Questions d'intérêts et frais d'expertise réservées. (Sieur Armelin).

En ce qui touche la régularité de l'expertise : — Considérant que si, dans l'instance pendante entre le sieur Armelin, et le préfet du département du Var, ès-qualités, le conseil de préfecture estimait que l'expertise ordonnée par l'arrêté du 28 juin 1889, ne présentait pas des éléments suffisants d'appréciation, il devait prescrire une nouvelle expertise, mais qu'il ne lui appartenait pas d'ordonner à la date du 14 janvier 1891, une tierce expertise, cette mesure d'instruction ayant été supprimée par l'art. 14 de la loi du 22 juillet 1889, qu'ainsi qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué, et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué à nouveau sur la réclamation du sieur Armelin, après qu'il aurait été procédé à une expertise dans les formes prescrites par la loi du 22 juillet 1889 ;

Sur les conclusions du sieur Armelin à fin de capitalisation des intérêts : — Considérant que le sieur Armelin a demandé devant le conseil d'Etat, aux dates des 23 juillet 1892 et 11 février 1897, la capitalisation des intérêts des sommes dont il serait reconnu créancier envers le préfet, ès-qualité.

Mais considérant qu'il appartiendra au conseil de préfecture de statuer sur ces conclusions en même temps que sur la demande principale de l'entrepreneur ;

En ce qui touche les dépens de 1re instance, ainsi que les frais d'expertise et de tierce-expertise : — Considérant qu'il sera statué sur

ces frais et dépens par l'arrêté à intervenir (Arrêté annulé ; les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour qu'il y soit statué à nouveau, après expertise régulière, tant sur la réclamation principale du sieur Armelin, que sur ses demandes d'intérêts, et de capitalisation des intérêts. Les dépens, exposés devant le conseil de préfecture ainsi que les frais d'expertise et de tierce-expertise irrégulière seront joints à ceux de l'expertise nouvelle et il y sera statué par l'arrêté à intervenir. Le préfet du Var ès-qualités est condamné aux dépens).

(Nº 229)

[23 juin 1899]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation temporaire. Carrière en exploitation. — Loi du 29 décembre 1892 ; effet non rétroactif. (Sieur Vernot de Jeux).

Lorsque l'occupation a cessé avant la promulgation de la loi du 29 décembre 1892 le règlement du dommage, même lorsqu'il est demandé après sa promulgation, doit être fait d'après les principes de la loi du 16 septembre 1807 ;

Doit être considérée comme carrière en exploitation, la carrière ouverte par les entrepreneurs de travaux publics et dans laquelle le propriétaire a continué à extraire du sable pour l'entretien de sa propriété.

Considérant que si la loi du 29 décembre 1892 aux termes de laquelle il doit être tenu compte dans l'évaluation de l'indemnité tant du dommage fait à la surface que de la valeur des matériaux extraits, était déjà en vigueur à la date à laquelle le conseil de préfecture a été saisi du règlement de l'indemnité due au sieur Vernot de Jeux à raison de l'occupation de ses terrains par la compagnie des chemins de fer de l'Anjou, il ressort de l'instruction que cette occupation avait pris fin dès le 11 février 1892, c'est-à-dire à une époque antérieure à celle de la promulgation de ladite loi ; qu'ainsi le sieur Vernot de Jeux n'est pas fondé à soutenir que l'indemnité à laquelle il pouvait prétendre doit être rejetée conformément aux dispositions de cette loi ;

Mais, considérant qu'il résulte tant du procès-verbal de constat dressé à la suite de l'arrêté d'occupation du 28 octobre 1890, que de l'expertise

(N° 237)

[7 juillet 1899]

Travaux publics. Dommages. Canalisations d'eau.
(Compagnie générale des eaux communales, contre commune d'Argenteuil.)

En présence des dispositions d'un cahier des charges, d'après lesquelles la compagnie concessionnaire a seule le droit de construire les branchements particuliers, de pourvoir à leur entretien et d'effectuer leurs réparations, et s'est réservée l'inspection et la direction du service, cette compagnie, doit garantir la commune des conséquences d'un dommage causé à un particulier par suite de la rupture d'une canalisation particulière desservant une fontaine publique.

Considérant que les dommages causés à l'immeuble du sieur Ramay ont été la conséquence de la rupture d'une canalisation particulière desservant une fontaine publique dans la commune d'Argenteuil :

Considérant qu'il résulte du cahier des charges annexé au traité du 6 avril 1859, notamment des art. 7, 9, 10 et 14 de ce cahier des charges, que seule la compagnie générale des eaux a le droit de construire les branchements particuliers, de pourvoir à leur entretien et d'effectuer les travaux de réparation ; que la compagnie s'est également réservé la surveillance et l'inspection des conduites et des appareils ; qu'enfin elle a seule la direction du service des eaux, le droit de régler la pression, la manœuvre des robinets de distribution et des vannes ; qu'il suit de là que, si la commune est propriétaire des branchements posés à sa demande et si elle est tenue de payer les frais de pose, d'entretien et de réparation, la compagnie est seule responsable des conséquences dommageables des fuites ou ruptures qui peuvent se produire dans les canalisations dont elle a la surveillance et l'entretien ; et que, dès lors, c'est avec raison que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture de Seine-et-Oise a rejeté la demande de la compagnie générale des eaux tendant à se faire garantir par la commune des condamnations prononcées au profit du sieur Ramay ; ... (Rejet avec dépens).

(N° 238)

[7 juillet 1899]

Travaux publics communaux. Mairie. Maison d'école. Responsabilité de l'architecte. Conducteur des ponts et chaussées.
(Sieur Toujan.)

Le conducteur des ponts et chaussées, qui surveille et dirige pour le compte d'une commune les travaux de construction d'une maison d'école suivant un projet dont il est l'auteur, sans avoir obtenu au préalable, l'autorisation de ses supérieurs hiérarchiques, est responsable comme un architecte ordinaire dans les termes du droit commun. — Il n'est pas dans la situation prévue par le décret du 7 fruct. an XII;

En présence de désordres survenus dans les constructions à raison de la nature compressible du sol, dont ledit conducteur n'a pas suffisamment tenu compte dans la rédaction du projet, il y a lieu de le condamner au paiement des réparations rendues nécessaires par sa faute.

Sur le moyen tiré de ce que le sieur Toujan, ayant agi en sa qualité de conducteur des ponts et chaussées, aucune action en responsabilité ne pouvait être dirigée contre lui par la commune; — Considérant que si le sieur Toujan était, au moment où il a accepté de dresser les plans et de diriger les travaux de la mairie maison d'école de Pujandran (Gers), conducteur des ponts et chaussées dans le département de la Haute-Garonne, il résulte de l'instruction qu'il n'a pas agi en ladite qualité dans les conditions prévues par le décret du 7 fruct. an XII, qu'en effet il ne justifie pas qu'il eût été régulièrement autorisé à se charger de la direction desdits travaux dont le devis et cahier des charges a d'ailleurs été signé par lui en qualité d'architecte ; qu'ainsi, il est soumis à l'égard de la commune aux obligations et à la responsabilité qui incombent aux architectes en vertu du droit commun;

Sur le moyen tiré de ce que le mauvais état des constructions ne lui serait pas imputable, mais résulterait de la négligence apportée par la commune dans l'exécution des travaux de réparation et d'entretien: — Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment

de l'expertise, que des désordres se sont produits dans la mairie maison d'école de Pujandran, qu'il y a eu dislocation des maçonneries, fendillement des murs en élévation et affaissement des planchers, que ces mouvements sont dus à la nature compressible du sol dont l'architecte n'a pas tenu un compte suffisant dans la rédaction du plan ; que cette faute engage sa responsabilité, et que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture du Gers a mis à la charge du sieur Toujan les réparations indispensables à la mairie maison d'école, et l'a condamné à supporter les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé ; qu'ainsi, la requête du sieur Toujan doit être rejetée sans qu'il y ait lieu d'ordonner une nouvelle expertise ; ... (Rejet).

(N° 239)

[7 juillet 1899]

Travaux publics communaux. Honoraires d'architecte.
(Ville de Pézenas contre sieur Mas.)

L'architecte municipal rémunéré au moyen d'un traitement fixe n'a pas droit à des honoraires proportionnels à raison de la direction et de la surveillance de travaux neufs, encore bien que le maire lui ait fait à cet égard des promesses verbales, et que dans des circonstances spéciales, le conseil municipal lui ait accordé des honoraires spéciaux ;

Procédure. Arrêté préparatoire; effets. — Un arrêté ordonnant une expertise tous droits et moyens réservés, est purement préparatoire et ne fait pas obstacle à discussion ultérieure du principe même de l'obligation.

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que le droit du sieur Mas à toucher les remises proportionnelles au montant des travaux neufs, aurait été définitivement reconnu par l'arrêté du 13 juin 1894, passé en force de chose jugée : — Considérant que, par cet arrêté, le conseil de préfecture s'est borné à prescrire une expertise pour éclairer sa religion, tous droits et moyens des parties réservés jusqu'à fin de cause ; que cet arrêté est purement préparatoire et ne fait pas obstacle à ce que la ville conteste, à l'occasion de l'arrêté du 20 février 1895 qui a statué sur le fond de l'instance, le principe de son obligation envers le sieur Mas ;

Sur les conclusions tendant à la décharge des condamnations prononcées contre elle : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Mas recevait, en sa qualité d'architecte-voyer de la ville de Pézenas, un traitement fixe exclusif, à moins de stipulations contraires, de toute remise proportionnelle au montant des travaux confiés à sa direction ;

Considérant que pour reconnaître le droit du sieur Mas à une rémunération particulière pour les travaux neufs, l'arrêté attaqué s'est fondé sur ce que l'ancien maire lui avait fait à cet égard une promesse verbale et sur ce que, par plusieurs délibérations, le conseil municipal de Pézenas lui aurait voté des honoraires proportionnels au montant des travaux ;

Mais considérant, d'une part, que pour établir le droit du sieur Mas à une remise proportionnelle sur tous les travaux neufs, il n'est rapporté aucune délibération du conseil municipal seul compétent pour engager les finances de la commune ; que, d'autre part, si dans certains cas déterminés, le conseil municipal a alloué des honoraires spéciaux au sieur Mas, ces allocations ont eu le caractère de gratifications exceptionnelles ; qu'en effet, il résulte de délibérations produites que le conseil municipal a, dans des circonstances analogues, refusé d'allouer des honoraires proportionnels ; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que la remise proportionnelle devait être appliquée par analogie à tous les travaux neufs communaux pour lesquels elle n'avait pas été stipulée ; qu'il y a lieu, par suite, de décharger la ville des condamnations prononcées contre elle et de mettre à la charge du sieur Mas les frais d'expertise ;

Sur les conclusions de la ville tendant au remboursement d'une somme de 54 fr. 13 qui aurait été perçue en trop par le sieur Mas : — Considérant que les allocations dont il s'agit ayant eu un caractère gracieux, la ville n'est pas fondée à réclamer le paiement de l'indû ; ... (Arrêté annulé. Les frais d'expertise seront supportés par le sieur Mas. Le surplus des conclusions de la ville est rejeté. Le sieur Mas est condamné aux dépens.

(N° 240)

[7 juillet 1899]

Travaux publics départementaux. Malfaçons; réception définitive; responsabilité de l'entrepreneur et de l'architecte.
(Département de la Haute-Marne.)

Lorsque la réception définitive est intervenue, le maître de l'ou-

vrage n'est plus recevable à élever de réclamation contre l'entrepreneur ou l'architecte qu'en vertu des art. 1792, et 2270, C. c. En conséquence, de simples malfaçons qui ne sont pas de nature à compromettre la solidité de l'édifice (mauvaise composition de mortier, défectuosité de la charpente), ne peuvent engager la responsabilité de l'entrepreneur et de l'architecte ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la réception définitive des travaux exécutés par le sieur Jacob pour la construction à Chaumont d'une prison cellulaire et d'une école normale d'institutrices a eu lieu le 24 et le 31 décembre 1885, que dans ces circonstances, le département de la Haute-Marne ne peut être fondé à élever des réclamations soit contre l'entrepreneur, soit contre l'architecte qu'en vertu des art. 1792 et 2270 du Code civil ;

Considérant que les défectuosités constatées dans la construction des bâtiments dont s'agit et relevées par les experts dans leur rapport ne constituent que de simples malfaçons ne compromettant pas la solidité des édifices ; que ces malfaçons ne font encourir ni à l'entrepreneur, ni à l'architecte la responsabilité édictée par les articles précités ; qu'ainsi c'est à bon droit que la réclamation du département a été rejetée par l'arrêté attaqué ; ... (Rejet).

(N° 241)

[7 juillet 1899]

Grande voirie. Contravention. Procédure. Mémoires. Communication.
(Sieur Gadda.)

Lorsqu'après la clôture des débats, il a été produit sur la demande du conseil de préfecture un mémoire pour les ingénieurs, et un mémoire pour le contrevenant, l'arrêté rendu n'est pas régulier si le mémoire de la partie a été communiqué à l'administration sans que celui des ingénieurs l'ait été au contrevenant. Arrêté annulé, renvoi pour instruction régulière.

Dépens. Non lieu de les allouer : Les contraventions sont jugées sans frais.

Vu la requête présentée par le sieur Carl Gadda, capitaine du navire

« Telesto »,... et tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, un arrêté en date du 1er février 1895, par lequel le conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, statuant sur un procès-verbal de contravention dressé contre lui à raison des avaries à l'estacade du brise-lames de la jetée nord du port de Fécamp, l'a condamné à payer la somme de 9,000 francs en réparation des dommages et aux frais du procès-verbal ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'après la clôture des débats, des mémoires nouveaux, accompagnés de pièces justificatives, ont été produits, sur la demande du conseil de préfecture par l'administration et par le sieur Carl Gadda ; que si la communication du mémoire du sieur Carl Gadda a été faite à l'administration, le requérant n'a pas eu connaissance des rapports des ingénieurs ; qu'ainsi l'instruction n'a pas été contradictoire et qu'il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer le sieur Carl Gadda devant le conseil de préfecture pour être statué à nouveau après instruction régulière ;

Sur les conclusions du requérant à fin de dépens : — Considérant qu'aux termes de l'art. 61 de loi du 22 juillet 1889, les recours contre les arrêtés des conseils de préfecture en matière de contraventions de grande voirie sont jugés sans frais ; que, par suite, il ne peut être prononcé de condamnation aux dépens ;... (Arrêté annulé ; le sieur Carl Gadda est renvoyé devant le conseil de préfecture pour être statué à nouveau après instruction régulière) :

(N° 242)

[7 juillet 1899]

Grande voirie. Fleuves et rivières navigables. Contravention : Coupe et plantation d'osier. — Prescription : Amende. — Procédure : Recours incident.

(Sieur Ode.)

Coupe d'osier. Question de propriété. Compétence. Le conseil de préfecture, saisi d'un procès-verbal de contravention déclaré à un propriétaire riverain d'un fleuve, qui a coupé des osiers sur les bords et fait des plantations, n'est pas tenu de surseoir à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire, saisie de la question de propriété, ait rendu sa décision. Il appartient au conseil de préfecture de décider si le terrain sur lequel les osiers ont été coupées et plantés fait ou non partie du domaine public.

Coupes d'osier et plantations effectuées sur des terrains recouverts par les plus hautes eaux du fleuve avant tout débordement. Contravention. Condamnation à la réparation du dommage, à l'enlèvement des plantations et aux frais.

Recours incident. Le Ministre des travaux publics n'est pas recevable à former un recours incident en matière de contravention de grande voirie.

Prescription. Amende. Prescription acquise de l'action publique faute par le conseil de préfecture d'avoir statué dans le délai d'un an à partir du procès-verbal, encore bien que par arrêté rendu dans le délai, il ait ordonné une expertise.

Considérant qu'il appartenait au conseil de préfecture et qu'il appartient au Conseil d'Etat de rechercher si les atterrissements sur lesquels des coupes ont été pratiquées et des plantations ont été faites par le requérant étaient compris dans le domaine public ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les terrains dont s'agit sont recouverts par les eaux du Rhône coulant à pleins bords avant tout débordement, qu'ainsi ils constituent une dépendance du domaine public, que, par suite, en effectuant sur ces terrains des plantations et des coupes d'osiers, le sieur Ode, a commis une contravention à la loi du 29 flor. an X, qui prohibe les anticipations et les détériorations sur les fleuves et rivières navigables, et que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné le requérant à l'enlèvement des plantations, à la réparation du dommage et aux frais ;

En ce qui concerne l'amende : — Considérant qu'aux termes de l'art. 640 du Code d'instruction criminelle, l'action publique et l'action civile pour une contravention de police, seront prescrites après une année révolue, à compter du jour où elle aura été commise, même lors qu'il y aura eu procès-verbal, saisie d'instruction ou poursuite, si dans cet intervalle il n'est point intervenu de condamnation ;

Considérant que les faits reprochés au sieur Ode, ont été constatés par des procès-verbaux en date des 8 et 21 février 1894, que si par arrêté du 23 janvier 1895, le conseil de préfecture a ordonné, avant de faire droit au fond une expertise, il n'a prononcé de condamnation que par arrêté du 25 mars 1896, qu'à cette dernière date, il s'était écoulé plus d'un an depuis la rédaction des procès-verbaux ; que par suite, le conseil de préfecture ne pouvait, sans violer l'art. 640 précité, condamner le sieur Ode à l'amende ;

Sur le recours incident du Ministre des Travaux publics tendant au relèvement de l'amende prononcée contre le requérant : — Con-

sidérant qu'en matière de contravention, le Ministre n'est pas recevable à se pourvoir par voie de recours incident, qu'ainsi son recours qui ne saurait en tout cas être admis par suite de la prescription doit être rejeté, ... (Le sieur Ode, est déchargé de la condamnation à une amende de 16 francs prononcée contre lui par l'arrêté du 25 mars 1896 ; recours incident du Ministre rejeté).

(N° 243)

[28 juillet 1899]

Cours d'eau non navigables. — Moulin. — Niveau de la retenue. — Abaissement par le préfet. — Absence d'intérêt général. — Litige privé. — Excès de pouvoir. (Dame Vᵉ de Kersauson).

Arrêté préfectoral abaissant le niveau de la retenue d'un moulin, non dans un but d'intérêt général, mais pour éviter la submersion de quelques parcelles voisines, que le propriétaire du moulin prétend grevées d'une servitude les obligeant à subir les inondations : annulation pour excès de pouvoirs, le préfet étant ainsi intervenu à tort dans un litige privé.

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part que la route nationale n° 12 se trouve au-dessus du niveau auquel les ouvrages de retenue du moulin du Lesmoal peuvent élever les eaux de l'étang de Bon-Voyage; d'autre part, que le fonctionnement de ces ouvrages n'a pas pour effet de faire refluer les eaux dans la vallée de Lesmoal, mais seulement de submerger quelques parcelles de prairie appartenant au sieur Aurégan, propriétaire riverain, dont les terrains seraient, d'après la requérante, grevés d'une servitude qui l'obligerait, à subir ces inondations; que dans ces conditions, l'exercice du droit dont la dame de Kersauson prétend user, ne peut donner lieu qu'à un litige d'intérêt privé entre elle et le sieur Aurégan sans compromettre l'intérêt général et que, par suite, en fixant la hauteur du barrage à un niveau inférieur à celui où la requérante soutient avoir le droit de le maintenir. le préfet des Côtes-du-Nord a usé de ses pouvoirs de police dans un but autre que celui en vue duquel ils lui ont été conférés; — que, dès lors, c'est à tort que le Ministre a refusé d'annuler cette disposition de l'arrêté qui lui était déféré ;... (Sont annulées la décision ministérielle attaquée,

ensemble les dispositions par lesquelles le préfet des Côtes-du-Nord, dans son arrêté du 26 décembre 1895, a abaissé le niveau de la retenue du moulin de Lesmoal).

(N° 244)

[28 juillet 1899]

Cours d'eau non navigables. — Curage ; absence d'ancien usage ; Pouvoirs du préfet. — Insuffisance des travaux. — Faucardement. — Récolement. — Arbres. — Dépendance du cours d'eau. (Sieur Puichaud).

Pouvoir du préfet. — Appartient-il au préfet, en l'absence de règlements anciens et d'usages locaux, de réglementer à titre permanent le curage des cours d'eau non navigables, ni flottable ? — Rés. nég. — Mais il peut prescrire par un arrêté spécial et temporaire, le curage de ces cours d'eau, toutes les fois qu'il le juge nécessaire (I)

Insuffisance des travaux de curage effectués par un riverain; largeur du lit nouveau moindre que celle de l'ancien ; exécution d'office de travaux supplémentaires ; régularité (II).

Faucardement seul exécuté, au lieu du curage : insuffisance, frais à la charge du riverain (III).

Récolement. Les opérations du récolement doivent-elles, à peine de nullité, avoir un caractère contradictoire ? — Rés. nég. il suffit que lesdites opérations aient reçu une publicité snffisante (III).

Dépendance du cours d'eau. Large fossé ne servant pas uniquement à l'écoulement des eaux pluviales, mais constituant un débouché auxiliaire et une dépendance du cours d'eau : arrêté de curage applicable à ce fossé (IV).

I. *En ce qui concerne la légalité des arrêtés préfectoraux, en date du 27 septembre 1892, en exécution desquels ont été établies les taxes contestées* : — Considérant que si, en l'absence de règlements anciens et d'usages locaux, il n'appartient pas aux préfets de réglementer à titre permanent, le curage des cours d'eau non navigables ni flottables, ils peuvent néanmoins, en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par les lois des 12-20 août 1790 et 14 floridor an XI, prescrire par un arrêté

spécial et temporaire le curage de ces cours d'eau toutes les fois qu'ils le jugent nécessaire, que c'est dans la limite de ses pouvoirs que les arrêtés dont s'agit ont été pris par le préfet du département des Deux-Sèvres, à l'effet de faire procéder du 1er au 25 octobre 1892, au curage de la rivière de l'Ouine ;

II. *En ce qui concerne la taxe de 50 fr. 50 c. afférente aux travaux exécutés au droit des parcelles 250 et 337 et des parcelles 33 et 34 (Section C) du plan cadastral de la commune de Largeasse* : — Considérant que l'arrêté du préfet ordonnait le curage à vieux fond et à vieux bords de la rivière l'Ouine, et qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés au droit des parcelles dont s'agit n'ont eu pour but que de rétablir dans leur largeur et dans leur profondeur naturelles deux parties de ladite rivière, dont le sieur Puichaud avait opéré le redressement en donnant au lit nouveau une largeur moindre que celle de l'ancien ; que, dans ces circonstances, le requérant n'est pas fondé à se plaindre que les frais de ces travaux aient été mis à sa charge ;

III. *En ce qui concerne la taxe de 86 fr. 50 afférente aux travaux exécutés au droit des parcelles n° 341, 362, 364 (Section D) du plan cadastral de la commune de Largeasse* : — Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du procès-verbal de récolement qui a été dressé les 17 septembre, 8, 9, 10, et 11 octobre 1894, que le sieur Puichaud n'avait pas exécuté au droit desdites parcelles le curage de l'Ouine dans le délai qui lui était imparti, et n'avait fait procéder qu'à des opérations de faucardement au droit de la parcelle n° 341 ; que, si le sieur Puichaud, contredit les énonciations du procès-verbal de récolement, il n'apporte à l'appui de ses allégations aucun commencement de preuve, et qu'en admettant qu'il n'ait pas été informé de l'époque des opérations du récolement, qui, cependant, ainsi qu'il résulte de la présence à ces opérations de divers propriétaires riverains ou de leurs représentants, ont reçu une certaine publicité. il n'est pas fondé à se prévaloir de cette circonstance pour contester l'exactitude de constatations auxquelles aucune disposition de loi ni de règlement ne prescrit de donner un caractère contradictoire ; que, dès lors, c'est avec raison que sa demande en décharge des frais des travaux effectués au droit des parcelles dont s'agit a été rejetée par le conseil de préfecture :

IV. *En ce qui concerne la taxe de 141 fr, 90 afférente aux travaux exécutés au droit des parcelles n° 42, 58, 59 et 82 (Section E du plan cadastral de la commune de Largeasse* : — Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du plan des lieux, que le fossé ou canal bordant les parcelles dont s'agit n'est pas un simple fossé de clôture servant uniquement à l'écoulement des eaux pluviales, mais un

débouché auxiliaire de la rivière de l'Ouine, qu'ainsi il constitue une dépendance de ce cours d'eau, et que c'est régulièrement que les travaux de curage nécessaires pour le rétablir dans sa largeur naturelle ont été exécutés ; que, d'autre part, ces travaux ont été effectués dans les conditions prévues par l'arrêté préfectoral susmentionné ; qu'il n'a notamment pas été abattu d'autres arbres que ceux qui pouvaient constituer un obstacle au libre écoulement des eaux et dont l'art. 3 de l'arrêté préfectoral prescrivait l'enlèvement ; que, dès lors, le sieur Puichaud n'est pas fondé à demander décharge de la taxe afférente à ces travaux ;... (Rejet).

(N° 245)

[28 juillet 1899]

Travaux publics. — Décompte. — Chemin vicinal de grande communication. (Préfet du département des Hautes-Alpes contre sieurs Chaumeton frères).

Cautionnement. Restitution ordonnée, la mise en régie ayant été prononcée à tort et l'entrepreneur étant créancier des communes intéressées à la construction du chemin (VII).

Commandes, faites directement par les agents-voyers : allocation de ce chef d'une indemnité à l'entrepreneur (V)

Maçonneries. — Dislocation par suite de l'absence de précautions prises par l'Administration, après la mise en régie, pour en assurer la conservation : prix intégral dû à l'entrepreneur (VI).

Matériel laissé par l'entrepreneur sur les chantiers après la mise en régie et employé par l'Administration : prix dû par celle-ci (IV).

Neiges. — Enlèvement par l'entrepreneur à ses frais de neiges couvrant le chemin vicinal qui reliait ses chantiers à la route nationale : allocation d'une indemnité (VI).

Procédure. — Conseil de préfecture. — Tierce expertise ordonnée par le conseil de préfecture après la promulgation de la loi du 22 juillet 1889, qui a supprimé cette mesure d'instruction : arrêté annulé ; évocation, l'affaire étant en état (I).

Régie. — Retards. — Mise en régie prononcée à tort pour retards dans l'exécution des travaux : le délai imparti à l'entrepreneur était insuffisant et celui-ci a déployé toute l'activité qui pouvait être exigée (IV).

Matériaux approvisionnés. — Inventaire. — L'administration peut-elle faire procéder à l'inventaire des matériaux approvisionnés au moment de la mise en régie, en l'absence même de l'entrepreneur ? — Rés. aff. (III).

I. Considérant que, par arrêté en date du 9 mars 1891 ; le conseil de préfecture du département des Hautes-Alpes a ordonné qu'il serait procédé à une tierce-expertise ;

Considérant qu'il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture en présence du désaccord des experts et après la promulgation de la loi du 22 juillet 1889 qui a abrogé la tierce expertise, de recourir à cette mesure d'instruction et d'en faire état dans sa décision; qu'ainsi l'arrêté attaqué doit être annulé ;

Mais considérant que les pièces versées au dossier permettent de statuer immédiatement au fond ;

Au fond :... II. *En ce qui concerne les déblais et les maçonneries exécutés aux têtes du tunnel pour la construction des chambres, des portes et le revêtement du souterrain* ; — Considérant que les communes intéressées reconnaissent devoir aux entrepreneurs une somme de 1,156 fr. 09 c. pour les déblais et les maçonneries de fondations; mais qu'elles soutiennent qu'elles n'ont point à payer les autres maçonneries;

Considérant qu'au moment où la mise en régie a été prononcée, l'Administration n'a pris aucune mesure pour assurer la conservation des maçonneries ; qu'il résulte de l'instruction que c'est à ce défaut de précaution que doit être attribuée la dislocation des maçonneries exécutées à la tête sud du tunnel, dont la réfection complète a été nécessaire ; que, dès lors, les communes intéressées ne sont pas fondées à refuser de payer le prix des maçonneries qui ont été refaites et que la somme à allouer aux entrepreneurs doit être fixée à 5,316 fr. 62 c. rabais déduit ;

III. *En ce qui concerne les matériaux approvisionnés pour la construction des ouvrages d'art et du tunnel* : Considérant qu'il appartenait à l'Administration de faire procéder à l'inventaire des matériaux approvisionnés au moment de la mise en régie, en l'absence même des entrepreneurs ; que, dès lors, les communes intéressées ne sont pas fondées à soutenir qu'elles ne doivent pas le prix de la chaux et du ciment laissés par les sieurs Chaumeton ;

Considérant qu'il sera fait une exacte appréciation de la valeur des matériaux approvisionnés en allouant aux entrepreneurs une somme de 4.557 francs, rabais déduit ;

IV. *En ce qui concerne la mise en régie et la valeur du matériel laissé par les sieurs Chaumeton sur les chantiers* : — Considérant

qu'il résulte de l'instruction que le délai de neuf mois imparti par l'art. 40 du devis pour l'exécution des travaux était insuffisant ; qu'en tenant compte des difficultés de toutes natures rencontrées par les entrepreneurs les travaux ont été exécutés avec toute l'activité qui pouvait être exigée ; que, dès lors, c'est à tort que la mise en régie a été prononcée ; que, d'autre part, l'Administration n'a point payé aux sieurs Chaumeton le prix du matériel laissé par eux sur les chantiers et qu'elle a employé ; qu'il sera faite une exacte appréciation de la somme due aux entrepreneurs en la fixant à 10.000 francs ;

V. *En ce qui concerne les commandes faites directement par les agents-voyers* : — Considérant qu'il résulte de l'instruction que les agents-voyers ont fait différentes commandes pour la construction de la baraque militaire ; qu'il y a lieu d'allouer à raison de ce fait aux entrepreneurs une indemnité de 197 francs ;

VI. *En ce qui concerne l'enlèvement des neiges* : — Considérant que les sieurs Chaumeton ont dû faire enlever à leurs frais les neiges qui couvraient le chemin vicinal reliant leurs chantiers à la route nationale ; qu'il y a lieu de leur allouer de ce chef une somme de 3.000 francs ;

VII. *En ce qui concerne la restitution du cautionnement* : — Considérant d'une part, qu'il résulte de la présente décision que la mise en régie a été prononcée à tort contre les sieurs Chaumeton ; que, d'autre part, les entrepreneurs sont créanciers des communes intéressées à la construction du chemin ; que, dès lors, il y a lieu d'ordonner la restitution du cautionnement versé par eux ; ... (Arrêté annulé ; le montant du décompte est fixé à 116.720 fr. 62, rabais déduit et celui des travaux de construction de la baraque militaire à 32.228 fr. 16 c., soit au total 148.948 fr. 78 c.; il sera déduit du montant du décompte 5.647 fr. 46 c. à raison des malfaçons relevées dans l'exécution des travaux. En conséquence, la somme restant due aux sieurs Chaumeton, déduction faite des acomptes déja payés et s'élevant à 102.030 fr. 03, est fixée à 41.271 fr. 29 c.; il est accordé aux sieurs Chaumeton une indemnité de 10.000 francs à raison de la mise en régie prononcée contre eux et de la valeur de leur matériel ; de 3.000 francs pour l'enlèvement des neiges ; et de 197 francs à raison des commandes faites directement par l'Administration ; le cautionnement versé par les sieurs Chaumeton leur sera restitué ; les sommes restant dues aux sieurs Chaumeton porteront intérêts à dater du 21 janvier 1892, capitalisés aux dates des 18 octobre 1895, 13 janvier 1897 et 23 décembre 1898 ; les dépens de 1re instance et d'appel, y compris les frais d'expertise, seront supportés deux tiers par les communes intéressées et un tiers par les sieurs Chaumeton ; surplus des conclusions de la requête et du recours incident rejeté).

(N° 246)

[28 juillet 1899]

Travaux publics communaux. — Adduction d'eau. — Concours d'un particulier. — Inexécution des conditions souscrites par la commune. — Indemnité. — Procédure. (Sieur Gau-Bosc).

Un propriétaire ayant abandonné un terrain à une ville pour y construire un réservoir, sous la condition qu'il bénéficierait de l'excédent de l'eau dérivée d'une rivière sur la consommation urbaine, la ville doit à ce propriétaire une indemnité à raison de la privation pendant dix ans, d'une partie de cet excédent.

Procédure. — Conseil de préfecture. — Mention de l'arrêté. Conclusions de l'une des parties, prises après le dépôt du rapport d'expertise, non visées dans l'arrêté : annulation pour vice de forme; évocation.

Conseil d'Etat. — Double degré de juridiction. — Conclusions non soumises au conseil de préfecture; non recevabilité.

Sur les conclusions du sieur Gau-Bosc tendant à l'annulation en la forme de l'arrêté attaqué : — Considérant qu'aux termes de de l'art. 48 de la loi du 22 juillet 1899, les arrêtés pris par les conseils de préfecture dans les affaires contentieuses, doivent contenir les noms et conclusions des parties ; que, dans l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture du Tarn n'a point visé les conclusions prises par le sieur Gau-Bosc après le dépôt du rapport d'expertise et ne s'est pas conformé aux prescriptions de l'article susmentionné ; que, dès lors et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens présentés par le sieur Gau-Bosc, cet arrêté doit être annulé pour vice de forme ;

Mais, considérant que l'affaire est en état, et qu'il y a lieu de statuer immédiatement ;

Au fond : — Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture à la suite de la décision du Conseil d'Etat en date du 18 novembre 1892, d'une part, que le volume d'eau dérivé du Tarn, par la ville de Mazamet n'est pas encore entièrement absorbé par les besoins du service public et pour ceux des particuliers et que cette consommation a laissé disponible un excédent attribué au sieur Gau-Bosc dans le traité du 23 mai 1877; que ce dernier

cependant, a été privé d'une partie de cet excédent jusqu'au 31 août 1896, jour où la ville a mis en service régulier un deuxième siphon destiné à remédier aux inconvénients de l'obstruction partielle de sa première canalisation ; d'autre part, que pour apprécier l'étendue de la réparation du préjudice causé au sieur Gau-Bosc par cette privation, il y a lieu de tenir compte tout à la fois des avantages qu'il a procurés à la ville par le traité susdaté, et de l'importance des dépenses qu'il a faites pour l'établissement de son usine, aménagée en vue d'utiliser la totalité de l'excédent dont il vient d'être parlé; que, dans ces circonstances, il sera fait une exacte évaluation de l'indemnité due au sieur Gau-Bosc, tant en principal qu'en intérêts jusqu'à ce jour, en la fixant à la somme de 70.000 francs; (Arrêté annulé, la ville de Mazamet paiera au sieur Gau-Bosc la somme de 70.000 francs avec intérêts à partir de la présente décision ; la ville de Mazamet supportera la totalité des dépens de 1re instance et d'appel, ainsi que les frais d'expertise);

LÉGISLATION & STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 247)

EMPIRE D'ALLEMAGNE

Résultats généraux de l'exploitation des Chemins de fer pendant les exercices 1898 et 1899

Les renseignements qui suivent ont été extraits du XX[e] volume de la statistique officielle des Chemins de fer Allemands publiée par *l'Office Impérial des Chemins de fer* et intitulée : « Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands ».

A. — Réseau à voie normale.

I. — Longueurs et Dépenses d'établissement

DÉSIGNATION des réseaux	EXERCICE 1899			EXERCICE 1898		
	LONGUEURS		Dépenses d'établissement	LONGUEURS		Dépenses d'établissement
	Construites	Moyennes exploitées		Construites	Moyennes exploitées	
	km.	km.	mill. de fr.	km.	km.	mill. de fr.
Réseau des Etats	45 173	45.086	14.832.096	44.579	44.296	14.521.602
Réseau concédé.	3.868	3.784	671.702	3.707	3.503	646.624
Totaux	49.041	48.870	15.503.798	48.286	47.799	15.168.226

II. — Effectif du Matériel roulant

DÉSIGNATION des réseaux	EXERCICE 1899				EXERCICE 1898			
	Nombre de :				Nombre de :			
	Locomotives	Voitures à voyageurs	Wagons et Fourgons	Wagons-poste	Locomotives	Voitures à voyageurs	Wagons et Fourgons	Wagons-poste
Réseau des Etats .	17.491	34.845	377.634	2.152	16.875	33.384	363.780	2.051
Réseau concédé. .	801	1.793	20.420	71	750	1.709	19.808	71
Totaux. .	18.292	36.638	398.054	2.223	17.625	35.093	383.588	2.122

III. — TRANSPORT DES VO

DÉSIGNATION des réseaux	EXERCICE 1899							
	Nombre de voyageurs transportés		Recettes du transport des voyageurs		Nombre de voyageurs transportés		Recettes du transport des voyageurs	
	à toute distance	à un kilomètre	Totales	Par voyageur kilométrique	à toute distance	à un kilomètre	Totales	Par voyageur kilométrique
	milliers	milliers	mill. de fr.	centimes	milliers	milliers	mill. de fr.	centimes
Réseau des Etats .	771.530	18.030.371	618.559	3,44	724.918	17.028.588	588.889	[illegible]
Réseau concédé. .	41.177	630.083	22.802	3,62	38.130	584.389	21.392	[illegible]
Totaux et moyennes	812.707	18.660.454	641.361	3,44	763.048	17.612.977	610.281	[illegible]

IV. — TRANSPO

DÉSIGNATION des réseaux	EXERCICE 1899							
	Nombre de tonnes transportées (*)		Recettes des ma					
	à toute distance	à un kilomètre	Totales	Par tonne kilomètre	à toute distance	à un kilomètre	Totales	Par tonne kilomètre
	milliers	milliers	mill. de fr	centimes	milliers	milliers	mill. de fr.	centimes
Réseau des Etats .	297.856	31.954.517	1.474 789	4,61	281.880	29.792.463	1.402.635	4.7
Réseau concédé. .	24.689	1.031.177	51.853	5,02	22.550	990.811	49.886	5.0
Totaux et moyennes	322.545	32.985.694	1.524.642	4,62	304.430	30.783.274	1.452.521	4.7

(*) Y compris les marchandises à grande vitesse et les bestiaux, et non compris les transports gratuits.

V. — RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXPLOITATION

DÉSIGNATION des réseaux	EXERCICE 1899					EXE			
	Recettes totales	Dépenses d'exploitation	Produit net	Rapport des dépenses aux recettes	Rapport du produit net au capital d'établissement	Recettes totales	Dépense d'exploit tion		
	milliers de francs	milliers de francs	milliers de francs	0/0	0/0	milliers de francs	millier de fran		
Réseau des Etats	2.341.300	1.435.541	905.759	61,3	6,17	2.214.057	1.342.456	871.601	60,6
Réseau concédé .	90.758	58.169	32 589	64,1	4,92	85 729	53.279	32.450	62,1
Totaux et moyennes	2.432.058	1 493.710	938.348	61,4	6,12	2.299.786	1.395.735	904.051	60.7

VI. — ACCIDENTS SURVENUS DANS L'EXPLOITATION

	Déraillements	Collisions	Accidents divers(	Ensemble	Voyageurs		Agents en service		Autres personnes		Ensemble		Victimes de leur propre faute ou imprudence (4): Voyageurs		Agents en service		Autres personnes(3)		Ensemble	
					tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
	434	334	2.609	3.374	2	202	34	231	[illegible]	43	54	476	65	145	506	1.299	296	188	867	1.602
	410	287	2.621	3,318	1	98	18	173	[illegible]	50	37	321	71	109	519	1.285	270	198	860	1.592

Collisions aux passages à niveaux, incendies dans les trains, explosions de chaudières et autres accidents ayant occasionné la mort ou des lésions corporelles.
) Y compris, en ce qui concerne les agents de l'exploitation, les victimes d'accidents divers survenus en service.
) Non compris les suicides.

B. — Réseau à voie étroite.

I. — LONGUEURS. — DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT ET EFFECTIF DU MATÉRIEL ROULANT

					voyageurs			véhicules
	kilomètres	mill. de fr.	francs					
		34	76,253	366	948	481	7,626	8,755
		31	75,756	344	500	465	7.328	8,393

ET RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXPLOITATION

		Nombre de tonnes transportées		Recettes brutes	Dépenses d'exploitation	Produit net	Rapport pour cent: des dépenses aux recettes	du produit net au capital d'établissement
à toute distance	à un kilomètre	à toute distance	à un kilomètre					
milliers	milliers	milliers	milliers	mill. de fr.				
21.304	173 511	6.542	78.961	11.645				
19.062	151.379	6.083	72.262	11.581				

(N° 248)

PORTUGAL

Résultats généraux de l'Exploitation des Chemins de fer en 1899 et 1898 (*).

A. — Longueurs. — Mouvement des Voyageurs et des Marchandises (1)

Désignation des réseaux	Années	Longueurs moyennes exploitées	Nombre de voyageurs à toute distance				Nombre de tonnes de marchandises à toute distance	
			1re classe	2e classe	3e classe	Ensemble	Grande vitesse	Petite vitesse
Réseau à voie large.		km.						
Lignes exploitées par l'Etat.	1899	834	123.036	304.519	1.179.362	1.606.917	34.879	648.991
	1898	834	134.747	322.332	1.193.605	1.650.684	28.527	546.790
Lignes exploitées par les Compagnies.	1899	1.325	610.835	2.314.616	6.009.308	8.934.759	78.489	1.579.630
	1898	1.325	549.603	2.054.696	6.250.044	8.854.343	76.569	1.276.924
Réseau à voie étroite								
Lignes exploitées par les Compagnies.	1899	203	81.277	723.308	58.503	863.088	7.994	116.898
	1898	203	91.632	729.854	58.224	879.710	8.558	97.305
Totaux.	1899	2.362	815.148	3.342.443	7.247.173	11.404.764	121.362	2.309.519
	1898	2.362	775.982	3.106.882	7.501.873	11.384.737	113.654	1.920.949

(1) Les conversions sont faites à raison de 5 fr. 60 au milreïs, c'est-à-dire au pair.

(*) D'après la publication *Elementos estatisticos dos caminhos de ferro do continente de Portugal de 1877-99* (Lisbonne, imprimerie Nationale, 1900, in-8°, 43 pages).

B. — Recettes (non compris l'impot).

DÉSIGNATION des RÉSEAUX	Années	Recettes de l'Exploitation				Recettes brutes totales (1)
		Voyageurs	Marchandises grande vitesse	Marchandises petite vitesse	Totales	
Réseau à voie large :		francs	francs	francs	francs	francs
Lignes exploitées par l'Etat.	1899	4.478.163	1.105.585	5.146.288	10.730.036	10.944 153
	1898	4.588.889	1.060.343	5.024.051	10.673.283	10.914.299
Lignes exploitées par les Compagnies.	1899	12.428.724	2.030.291	12.053.748	26.512.763	29.439.872
	1898	11.721.276	1.968.131	11.081.638	24.771.045	27.659.654
Réseau à voie étroite :						
Lignes exploitées par les Compagnies.	1899	801.685	125.014	553.997	1.480.696	2.110.752
	1898	840.560	126.896	458.136	1.485.592	2.105.314
Totaux. . .	1899	17.708.572	3 260.890	17.754.033	38.723.495	42.494.777
	1898	17.150 725	3.155.370	16.563.825	36.869.920	40.679.267

(1) Y compris les recettes diverses et les garanties versées par l'Etat.

C. — Dépenses d'exploitation et résultats financiers.

DÉSIGNATION des RÉSEAUX	Années	Dépenses d'exploitation		Excédent des recettes de l'exploitation sur les dépenses		Rapport p. 100 des dépenses aux recettes de l'exploitation
		totales	kilométriques	total	kilométrique	
Réseau à voie large :		francs	francs	francs	francs	francs
Lignes exploitées par l'État.	1899	6.029.391	7.229	4.700.645	5.636	56
	1898	5.574.100	6.683	5.099.183	6.114	52
Lignes exploitées par les Compagnies.	1899	11.933.490	9.044	14.529.273	10.965	45
	1898	11.541.583	8.710	13.229.462	9.984	46
Réseau à voie étroite :						
Lignes exploitées par les Compagnies.	1899	889.094	4.379	591.602	2.914	59
	1898	842.402	4.149	583.190	2.872	59
Totaux. . .	1899	18.901.975	8.002	19.821.520	8.391	48
	1898	17.958.085	7.602	18 911.835	8.006	48

(N° 249)

PERSONNEL

I. — INGÉNIEURS

1° PROMOTIONS

Décret du 22 octobre 1901. — Sont nommés Inspecteurs généraux de 1re classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1901, les Inspecteurs généraux de 2e classe dont les noms suivent, savoir :

MM. **Lax**, Jules.
Henry, Ernest.

Idem. — Sont nommés Inspecteurs généraux de 2e classe au Corps national des Ponts et Chaussées pour prendre rang à dater du 1er novembre 1901, les Ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent savoir :

MM. **Derome,** Oscar.
Weisgerber, Edouard.

2° SERVICES DÉTACHÉS

Arrêté du 18 octobre 1901. — M. **Aubert** (Etienne), Sous-Ingénieur, attaché au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, est autorisé à accepter les fonctions d'agent-voyer en chef du département du Rhône.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Arrêté du 26 octobre 1901. — M. **Colmet-Daâge,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Seine, est mis à la disposition du Préfet de la Seine pour être attaché au service municipal de la Ville de Paris (assainissement).

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° RETRAITES :

MM.	Date d'exécution
Ricour, Inspecteur général de 1re classe . . .	16 juin 1901
Ratinet (Louis), Sous-Ingénieur	1er janvier 1902

4° DÉCISIONS DIVERSES.

Décret du 22 octobre 1901. — M. **Guinard**, Inspecteur général de 1re classe, est nommé Directeur de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Ricour**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 23 octobre 1901. — M. **Considère**, Ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire et maritime du département du Finistère et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Paris, de l'étude des questions techniques relatives à l'emploi du ciment armé dans les travaux publics.

Idem. — M. **Grand** (Jean-Baptiste), agent-voyer d'arrondissement faisant fonctions d'Ingénieur, chargé du service ordinaire de Saint-Jean-de-Maurienne, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Albertville et de l'arrondissement unique (Ligne de Moutiers à Albertville) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Gotteland**.

Idem. — M. **Fivel**, agent-voyer d'arrondissement faisant fonctions d'Ingénieur à Albertville, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne.

Idem. — Des services de contrôle ont été créés pour les études et travaux des lignes de chemins de fer de Rivecourt à Aulnay-les-Bondy, de Lens à Brébières et de Saint-Ouen-les-Docks à Ermont-Eaubonne, concédées à la Compagnie du chemin de fer du Nord par la loi du 20 juillet 1901.

Ces services sont organisés comme il suit, savoir :

1° Ligne de Rivecourt à Aulnay-les-Bondy.

MM. **Debauve**, Ingénieur en chef à Beauvais;
Samson, Ingénieur ordinaire à Senlis.

2° Ligne de Lens à Brébières.

MM. **Marion**, Ingénieur en chef à Arras;
Masson, Ingénieur ordinaire à Arras.

3° Ligne de Saint-Ouen-les-Docks à Ermont-Eaubonne

MM. **Moron**, Ingénieur en chef à Versailles ;
Joyant, Ingénieur ordinaire à Pontoise.

Arrêté du 23 octobre 1901. — M. **d'Ocagne**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris, attaché au Service du Nivellement général de la France, a été chargé, en remplacement de M. l'Inspecteur général **Choisy**, admis à faire valoir ses droits à la retraite, et de M. l'Ingénieur en chef **Pelletan**, nommé Inspecteur de l'Ecole Nationale supérieure des Mines, des services annexes de l'Ecole des Ponts et Chaussées, ci-après désignés, savoir :

1° Service des Cartes et Plans et de la statistique graphique :

2° Service des instruments de précision sous la direction technique de M. **Pelletan**, Ingénieur en chef des Mines, précédemment chargé du service.

M. **d'Ocagne** conservera le cours préparatoire de géométrie descriptive et de stéréotomie.

Il sera, en outre, chargé des leçons sur la topographie et la cubature des terrassements aux Elèves de l'Enseignement spécial.

Décision du 24 octobre 1901. — M. **Lax**, nommé Inspecteur général de 1re classe par décret du 22 octobre, demeure chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Midi.

Idem.— M. **Henry** (Ernest), nommé Inspecteur général de 1re classe par décret du 22 octobre, continuera à assurer jusqu'au 31 décembre 1901 le service de la 2e Inspection territoriale.

Idem. — M. **Weisgerber**, nommé Inspecteur général de 2e classe par décret du 22 octobre, demeure chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer de l'Ouest.

Arrêté du 24 octobre 1901. — L'arrondissement de **Valenciennes** du Service de la Navigation entre la Belgique et Paris (**Escaut** canalisé, de la borne 14, bief du pont Malin à la frontière ; Canal de **Mons à Condé** ; Sambre canalisée (de Landrecies à la frontière), a été distrait de ce service et rattaché aux attributions de l'Ingénieur en chef chargé, à la résidence de Valenciennes, du Service des études du canal de la **Meuse** à l'**Escaut**.

Arrêté du 24 octobre 1901. — M. **Willotte**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire et maritime du département du Morbihan et du service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, est chargé du service ordinaire et maritime du département du Finistère et du service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Carhaix à Morlaix, à Rosporden et à Châteaulin, en remplacement de M. **Considère**, appelé à un autre service.

Idem. — M. **Lebert**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché à la résidence de Vannes, au service ordinaire et maritime du département du Morbihan et au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest remplira les fonctions d'Ingénieur en chef pour l'ensemble de ces services, en remplacement de M. **Willotte**.

Décision du 25 octobre 1901. — M. **Ruffieux**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Montluçon, est chargé, en outre de l'intérim du 8e arrondissement du service du Contrôle de l'Exploitation technique des chemins de fer d'Orléans, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Anglès-Dauriac**, Ingénieur des Mines.

Arrêté du 26 octobre 1901. — M. **Weisgerber**, Inspecteur général de 2e classe, chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer de l'Ouest, est chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer de P.-L.-M., en remplacement de M. **Arnaud**, appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. **Arnaud**, Inspecteur général de 2e classe, chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer du P.-L.-M., est chargé de la 10e Inspection générale, en remplacement de M. **Mancel**.

Idem. — M. **Mancel**, Inspecteur général de 2e classe, chargé de la 11e Inspection générale, est nommé Directeur du Contrôle des chemins de fer de l'Est, en remplacement de M. **Worms de Romilly**, appelé à d'autres fonctions.

Idem. — M. **Derome**, nommé Inspecteur général de 2e classe par décret du 22 octobre, est chargé de la 2e Inspection générale, en remplacement de M. **Henry**, nommé Inspecteur général de 1re classe.

Idem. — M. **Caldaguès**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise et au service de la naviga-

tion entre la Belgique et Paris, est chargé, à la résidence de Paris, de l'arrondissement du Nord-Ouest du service ordinaire du département de la Seine, en remplacement de M. **Colmet-Daâge**, détaché au service municipal de la Ville de Paris.

Décision du 30 octobre 1901. — M. **Colin**, Ingénieur en chef de 1re classe, retraité à dater du 1er novembre 1901, reprend ses fonctions d'Ingénieur en chef du service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi, jusqu'à la désignation de son successeur.

Arrêté du 31 octobre 1901. — L'inspection générale des Services des Ponts et Chaussées a été réorganisée, à dater du 1er novembre 1901, en onze inspections territoriales et quatre inspections maritimes, comprenant les services ci-après :

I. — Inspections territoriales

1re	**Lethier** . .	Seine, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise.	Navigation de la Seine (1re section, 2e division) du pont de Montereau jusqu'aux fortifications d'amont de Paris. — (2e section), des fortifications d'amont de Paris jusqu'à l'écluse de Bougival (inclusivement). — Navigation de la Marne canalisée entre Épernay et Charenton et canaux de dérivation. Section navigable et flottable du Grand-Morin comprise entre Dammartin et la Marne.
2e	**Derome** .	Calvados, Côtes-du-Nord, Eure, Eure-et-Loir, Finistère, Ille-et-Vilaine, Manche, Morbihan, Orne, Seine-Inférieure.	Navigation de la Seine (3e section), de l'écluse de Bougival (exclusivement) au pont de Brouilly, près Rouen. — Navigation de la Vilaine, en amont de Redon. — Rivières et canaux navigables du département de la Manche. — Canal d'Ille et Rance. — Canal de Nantes à Brest, 2e (section), de l'écluse de la Remaudais à Châteaulin. Canal du Blavet.
3e	**Joly**	Aisne, Nord, Oise, Pas-de-Calais, Somme.	Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais. Canal du Nord sur Paris — Navigation entre la Belgique et Paris : Canal de Saint-Quentin; Escaut canalisé, de Cambrai à la borne 11 (bief du port Malin); Navigation de l'Oise et canal latéral à l'Oise; Contrôle du canal de la Sambre à l'Oise — Service hydrométrique et d'annonce des crues pour la partie française des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser et pour le bassin de la Liane.

			d'annonce des crues pour le bassin du Rhône et ses affluents.
8°	Loche . . .	Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Corse, Savoie Haute-Savoie, Var.	»

Nos d'ordre des inspections			
	MM.		
9e	Duportal .	Ariège, Aude, Aveyron, Cantal, Gard, Haute-Garonne, Hérault, Lot, Lozère, Pyrénées-Orientales Tarn, Tarn-et-Garonne.	Navigation de l'Ariège. — Navigation de la Garonne, depuis la frontière jusques et y compris la traversée de Toulouse. — Navigation du Lot. — Navigation du Tarn. — Canal du Midi Canal latéral à la Garonne. Canal de la Nouvelle à Port-Vendres. — Canal du Rhône à Cette. — Service hydrométrique et d'annonce des crues pour les bassins du Tech, de la Tet, de l'Agly, de l'Aude, de l'Hérault et de l'Orb.
10e	Arnaud . .	Corrèze, Dordogne,	Navigation de la Garonne, entre l'aval de Tou-

II. — Inspections maritimes

Nos d'ordre des inspections	NOMS des Inspecteurs généraux	CONSISTANCE DES INSPECTIONS
	MM.	
1re	**Guérard**. . .	Ports et littoral de la mer du Nord et de la Manche, de la frontière belge à la Seine, à l'exception des ports et du littoral compris entre le Tréport (inclusivement) et la limite Est de l'arrondissement d'Yvetot — Seine maritime et canal de Tancarville. — Port de Rouen et autres ports situés en aval dans les départements de la Seine-Inférieure et de l'Eure.
2e	**Koziorowicz**	Ports et littoral de la Manche et de l'Océan : 1o du Tréport (inclusivement) à la limite Est de l'arrondissement d'Yvetot; 2o de la limite des départements de l'Eure et du Calvados à la limite des départements du Morbihan et de la Loire-Inférieure. — Rille maritime et port de Pont-Audemer. — Port de Caen et canal maritime de Caen à la mer.— Rance maritime. Port de Dinan et autres ports situés en aval. — Vilaine maritime. Port de Redon et de la Roche-Bernard.
3e	**Parlier** . . .	Ports et littoral de l'Océan; de la limite des départements du Morbihan et de la Loire-Inférieure à la frontière espagnole. — Loire maritime et canal maritime de la Basse-Loire. Port de Nantes et autres ports situés en aval. Navigation du Brivet. — Sèvre maritime. Port de Marans et canal maritime de Marans au Brault. — Canal de Marans à la Rochelle. — Charente maritime. Ports de Tonnay-Charente et de Rochefort. — Garonne maritime et Gironde. Port de Bordeaux et autres ports situés en aval.— Dordogne maritime. Ports situés entre le confluent de la Lidoire et le bec d'Ambès.— Port de Bayonne et Adour entre Bayonne et la mer.
4e	**Pasqueau**. .	Ports et littoral de la côte méditerranéenne et de la Corse. — Port d'Arles et Rhône entre Arles et la mer. — Canaux maritimes de Saint-Louis et de Bouc à Martigues.

Décision du 8 novembre 1901. — M. **Dusuzeau**, Ingénieur en chef de 2e classe, à Amiens, est chargé, en outre, de l'intérim du service des travaux neufs du canal de Saint-Quentin, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Inspecteur général **Derome**.

Idem. — M. **Pierret**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Compiègne, est chargé, en outre, de l'intérim du service de la navigation entre la Belgique et Paris, à l'exclusion du service des travaux neufs du canal de Saint-Quentin, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Inspecteur général **Derome**

Décision du 9 novembre 1901. — M. **Séjourné**, Ingénieur en chef de 2e classe, en congé illimité, au service de la Compagnie des chemins de fer de P.-L.-M., est chargé de la suppléance du cours des Ponts, pour la partie de ce cours concernant la construction des ponts et viaducs en maçonnerie.

Décision du 11 novembre 1901. — M. **Valframbert** (Hilaire), conducteur principal, attaché au service ordinaire du Morbihan, est chargé en outre, de l'intérim de l'arrondissement du Sud-Est du service ordinaire et maritime du même département et du 1er arrondissement du service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Lebert**.

Décision du 13 novembre 1901. — M. **Caldaguès**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, récemment appelé de Compiègne à Paris, au service ordinaire du département de la Seine, reste chargé du parachèvement et du règlement des travaux des barrages de Oreil et de l'Isle-d'Adam, ainsi que de la mise en service de ces barrages.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATION

26 octobre 1901. — M. **Plunian** (Auguste), garde stagiaire d'artillerie de Marine, déclaré admissible à l'emploi de conducteur par la commission instituée au nom de la loi du 18 mars 1889, est nommé conducteur de 4e classe et mis à la disposition du Gouverneur général de l'Algérie pour être employé dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Constantine.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

2° DISPONIBILITÉ

30 octobre 1901. — M. **Fleury** (Emile), conducteur principal, attaché, dans le département de la Seine, au service de la Direction du

Contrôle des chemins de fer de l'Est, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

7 novembre. M. **Bergerol** (Baptiste), conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Lot, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

11 novembre. — M. **Pulicani** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé pendant six mois.

3° DÉCÈS

MM.	Date du décès
Fouger (François), conducteur principal (Loire-Inférieure), service de la 4e section de la navigation de la Loire	19 oct. 1901
Bezoles (Venant), conducteur de 4e classe, détaché au service ordinaire du département d'Oran	6 nov. 1901
Canary (Lucien), (Aude), service ordinaire.	9 nov. 1901
Havart (Casimir), conducteur principal (Aisne), service ordinaire et service du contrôle des travaux du chemin de fer de Cateau à Laon.	9 nov. 1901

4° DÉCISIONS DIVERSES

23 octobre 1901. — M. **Lefort** (Eugène), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise et au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Trilport à la Ferté-Milon, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Rivecourt à Aulnay-les-Bondy.

Idem. — M. **Molle** (Jules), conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Rivecourt à Aulnay-les-Bondy.

Idem. — M. **Thellier** (Victor), conducteur principal, attaché au service du contrôle des études et travaux du chemin de fer de Lens à Brébières.

Idem. — M. **Garçon** (Julien) conducteur de 2e classe, attaché au

service ordinaire du département du Pas-de-Calais, est attaché, en outre, au service du contrôle des études et travaux du chemin de fer de Lens à Brébières.

23 octobre. — M. **Carette** (Ulysse), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, est attaché, en outre, au service du contrôle des études et travaux du chemin de fer de Lens à Brébières.

Idem. — M. **Lorcet** (Alfred), conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est attaché, en outre, au service du contrôle des études et travaux du chemin de fer de Saint-Ouen-les-Docks à Ermont-Eaubonne.

30 octobre. — M. **Renault** (Abel), conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Côte-d'Or, passe dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Guéret à La Châtre.

Idem. — M. **Richier** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Meuse, passe au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Vitry-le-François à Lérouville, même département.

31 octobre. — M. **Plasson** (Emile), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe au service ordinaire du département de la Seine.

9 novembre. — M. **Lorman** (Félix), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, passe au service ordinaire du département du Loiret.

Idem. — M. **Furet** (Ernest), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de Seine-et-Marne, au service de la navigation de la Seine, 1re section, 1re division, passe dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

Idem. — M. **Basse** (Pierre), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Meuse, au service du canal de l'Est, branche Nord, passe dans le département de Seine-et-Marne, au service de la navigation de la Seine, 1re section, 1re division.

9 novembre. — M. **Crochat** (Jean), Conducteur de 3[e] classe, attaché, dans le département de la Haute-Savoie, au service ordinaire et au service des études de la rectification du chemin de fer de Bellegarde à Saint-Gingolph, cesse d'être attaché à ce dernier service.

11 novembre. — M. **Simon** (Jules), Conducteur de 2[e] classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain, passe dans le département de la Marne, au service de la 2[e] section de la navigation de la Marne.

Idem. — M. **Morlet** (Gaston), Conducteur de 4[e] classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, passe dans le département de la Seine, au service des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

Idem. — M. **Fournié** (Joseph), Conducteur de 4[e] classe, attaché dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes, passe dans le département du Cantal, au service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

12 novembre. — M. **Léger** (Théophile), conducteur principal, attaché, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'Exploitation commerciale des chemins de fer de l'Etat, passe au contrôle de l'Exploitation commerciale des chemins de fer de l'Ouest, même département.

14 novembre. — M. **Le Bail** (Joseph) conducteur de 4[e] classe, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, passe au service du port de Redon (Ille-et-Vilaine).

16 novembre. — M. **Beauhaire** (Edouard), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'Exploitation technique des chemins de fer de l'Etat, passe au service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans, même département.

Idem. — M. **Fournier** (Victor), Conducteur de 3[e] classe, attaché dans le département de la Seine, au service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans, passe au service du contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Etat, même département.

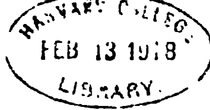
Idem. — M. **Leduc** (Prosper), conducteur de 3[e] classe, attaché, dans le département de la Seine, au service de la 8[e] section de la navigation de

la Marne, passe dans le département de Seine-et-Oise, au service de la 3e section de la navigation de la Seine.

18 novembre. — M. **Prévost** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer d'Etampes à Beaune-la-Rolande, passe au service ordinaire du même département.

L'Éditeur-Gérant : E. BERNARD.

Courbevoie. — Imprimerie E. BERNARD et Cie, 14, rue de la Station.
Bureaux à Paris : 29, quai des Grands-Augustins.



71e ANNÉE 8e SÉRIE 12e CAHIER

La 1re partie de ce recueil — **Partie technique** — paraît tous les trois mois : en avril, juillet, octobre et janvier.

La 2e partie — **Partie administrative** — paraît tous les mois.

ANNALES
DES
PONTS ET CHAUSSÉES

2e PARTIE

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES
CONCERNANT
L'ADMINISTRATION ET LE PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES
ET
DOCUMENTS ADMINISTRATIFS
CONCERNANT LES PAYS ÉTRANGERS

1901

— DÉCEMBRE —

PARIS
E. BERNARD ET Cie, IMPRIMEURS-EDITEURS
29, QUAI DES GRANDS-AUGUSTINS, 29

1901. — DÉCEMBRE

TABLE DES MATIÈRES PAR ORDRE D'INSERTION

LOIS

(N° 250)

[12 juillet 1901]

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Marne, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Foulain à Nogent-en-Bassigny.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Marne, du chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords inférieurs des rails, de Foulain à Nogent-en-Bassigny.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'établissement de la ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de la Haute-Marne est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 21 décembre 1900, entre le préfet de la Haute-Marne, d'une part, et MM. Robinet (Antonin) et Perrin (Eugène), d'autre part, ainsi que de la série des prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Une copie certifiée conforme de ces convention, série des prix et cahier des charges restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi de 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement de la ligne désignée à l'article 1er est fixé à la somme de huit cent mille francs (800,000 fr.); la longueur de la ligne ne pourra être comptée pour plus de douze kilomètres (12 kilomètres).

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à seize mille francs (16,000 fr.).

Dans tous les cas où, conformément aux stipulations de l'article 7 de la

convention ci-dessus visée, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

CONVENTION

L'an 1900, le 21 décembre,

Entre les soussignés :

M. Bougouin (Eugène), préfet de la Haute-Marne, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi de 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, et de la délibération du conseil général, en date de 24 août 1899,

D'une part ;

M. Robinet (Antonin), ingénieur des arts et manufactures, demeurant à Paris, rue de Berlin, n° 8 ;

Et M. Perrin (Eugène), entrepreneur des travaux publics, demeurant à Bruyères (Vosges) ;

Agissant tous les deux conjointement et solidairement pour l'exécution des présentes,

D'autre part ;

Il y a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de la Haute-Marne concède à MM. Robinet et Perrin, qui acceptent, la construction et l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, partant de Foulain (gare de la compagnie des chemins de fer de l'Est) pour aboutir à Nogent-en-Bassigny (Nogent-le-Haut) sur une longueur de 12 kilomètres environ.

Art. 2. — La construction pour le chemin de fer projeté sera faite par les concessionnaires, conformément à l'avant-projet dressé par eux, en s'inspirant de celui que leur avait remis le syndicat de la coutellerie de la Haute-Marne.

Un raccordement, dont la longueur ne sera pas comptée dans celle de la ligne, mais dont les dépenses figureront au compte de premier établissement, sera établi avec le port de Nogent à la Boichaulle, du canal de la Marne à la Saône.

L'entreprise comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers et mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation de la ligne.

Art. 3. — Le capital de premier établissement sera calculé de la manière suivante :

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires de la série ci-annexée.

Les terrains ainsi que les installations de la gare de jonction avec le

chemin de fer de l'Est à Foulain, et les travaux et fournitures pour lesquels n'existe pas de prix à la série et dont les prix ne se déduiraient pas naturellement de ceux de cette série, seront comptés d'après les dépenses naturellement effectuées par les concessionnaires, majorés de 15 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration, constitution du capital et intérêts pendant la construction.

Toutefois, les sommes qui seraient simplement remboursées à la compagnie des chemins de fer de l'Est, pour travaux exécutés par elle, ne seront majorés que de 5 p. 100.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total du capital de premier établissement admis en compte ne pourra dépasser la somme de 800,000 fr., y compris la majoration dont il vient d'être parlé pour les travaux et fournitures pour lesquels il n'existe pas de prix portés à la série.

Art. 4. — Le département fournira aux concessionnaires, à titre de subvention départementale et communale, une somme en capital qui n'excédera en aucun cas 400,000 fr.

Dans le cas où le montant du capital de premier établissement calculé comme il est dit à l'article 3 n'atteindrait pas 800,000 fr., la subvention du département serait réduite du tiers de l'économie réalisée.

Le reste du capital de premier établissement sera fourni par les concessionnaires et déterminé en déduisant du montant total du capital de premier établissement, admis en compte, la subvention en capital du département,

Le département s'engage, en outre, à transmettre chaque année aux concessionnaires la subvention qu'il pourra recevoir de l'État, dans les conditions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Il est toutefois entendu que, pour le calcul de cette subvention, la longueur de la ligne ne pourra être comptée pour plus que 12 kilomètres.

Si la longueur réelle de la ligne, entre les axes des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes, excédait 12 kilomètres, elle ne serait néanmoins comptée que pour 12 kilomètres, tant dans le calcul des frais d'établissement kilométrique, de la recette kilométrique, des frais d'exploitation par kilomètre et de la subvention de l'Etat que dans la détermination des taxes à percevoir pour le parcours entier de la ligne.

Art. 5. — La subvention en capital du département sera versée aux concessionnaires de la manière suivante :

Il sera délivré tous les mois un acompte, au fur et à mesure de l'exécution des travaux et de l'arrivée sur la ligne du matériel fixe et du matériel roulant, jusqu'à concurrence de la moitié des dépenses constatées par des états de situation présentés par les concessionnaires et approuvés par l'administration.

Le solde, s'il y en a un, ne sera payé aux concessionnaires qu'après l'approbation de la réception définitive par le préfet et la mise en exploitation de la ligne.

Art. 6. — Si, en raison de l'augmentation du trafic ou pour tout autre motif, le développement des installations faites ou l'accroissement du matériel devenaient nécessaires, mais seulement au cours des quarante-cinq premières années de la concession, le capital de premier établissement pourrait être augmenté, avec l'approbation de l'administration supérieure, des dépenses qui seraient faites de ce chef.

Toutefois, ces augmentations de dépenses ne devront se produire que

lorsque la recette kilométrique, impôts déduits, dépassera 5,000 fr. ; elles ne pourront, en aucun cas, excéder 5,000 francs par kilomètre.

Les capitaux nécessaires au payement de ces dépenses seront fournis par les concessionnaires et ajoutés au compte de premier établissement.

Pendant les années suivantes, le département allouera aux concessionnaires une subvention annuelle complémentaire égale à l'intérêt, au taux de 3.75 p. 100, et à l'amortissement calculé au même taux, sur le temps restant à courir jusqu'à la fin de la concession, de la moitié des dépenses complémentaires de premier établissement ainsi admises en compte.

Cette subvention sera retenue par les concessionnaires sur la somme à verser annuellement au département.

Si, pour certaines années, la somme à verser au département était insuffisante pour permettre cette retenue, la différence serait portée au compte d'attente prévu à l'article 7 ci-après.

Art. 7. — L'exploitation sera faite aux frais, risques et périls des concessionnaires.

Les frais d'exploitation à porter en compte chaque année, par application de l'article 3 du décret du 20 mars 1882, seront évalués d'après les dépenses réellement faites, mais ne pourront dépasser, par kilomètre, le chiffre maximum résultant de la formule

$$F = 2.400 + \frac{R}{3}$$

dans laquelle R représente la recette kilométrique brute, impôts déduits.

Cette formule s'appliquera à quatre trains par jour dans chaque sens, tant que la recette brute annuelle sera inférieure à 5,000 fr. par kilomètre.

Lorsque cette recette sera égale ou supérieure à 5,000 fr. par kilomètre, les concessionnaires devront, à leurs frais, mettre en circulation un cinquième train dans chaque sens, sans que la formule ci-dessus soit modifiée.

Le préfet pourra, les concessionnaires entendus, exiger la mise en service d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ci-dessus ; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 70 centimes par train kilométrique supplémentaire, le parcours entier de la ligne ne pouvant, dans le calcul des trains kilométriques supplémentaires, être compté pour plus de douze kilomètres.

Les trains supplémentaires que les concessionnaires mettraient d'eux-mêmes en circulation ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Quand les frais d'exploitation à porter en compte n'atteindront pas le maximum fixé par la formule ci-dessus, ils seront majorés, à titre de prime d'économie, en faveur des concessionnaires, des deux tiers de l'écart entre le maximum et ces frais.

Lorsque les frais d'exploitation, ainsi majorés, seront inférieurs au chiffre de la recette brute, impôts déduits, les deux cinquièmes de l'excédent de la recette seront versés au département, les trois autres cinquièmes seront conservés par les concessionnaires, tant pour leur compenser la réduction que pourra subir, en vertu de la loi du 11 juin 1880, la subvention de l'Etat qui leur est abandonnée, que pour constituer une prime d'encouragement au développement de la recette.

Si la recette brute, impôts déduits, est inférieure aux frais d'exploitation admis en compte, dans les limites du maximum fixé ci-dessus et augmenté, s'il y a lieu, de la prime d'économie, les insuffisances seront portées à un

compte d'attente, pour être remboursées aux concessionnaires, avec intérêts simples à 3.75 p. 100 sur les bénéfices éventuels d'exploitation des années suivantes, avant tout partage avec le département.

Si à l'expiration de la concession il reste des insuffisances non remboursées, les concessionnaires en subiront la perte, sans plus rien avoir à réclamer au département.

Art. 8. — Un fonds de renouvellement de 2,000 fr. par kilomètre, destiné à garantir le remplacement, en temps utile, de la voie et du matériel roulant pendant la durée de la concession, sera constitué dans un délai maximum de quinze ans à dater de la déclaration d'utilité publique, au moyen de versements, atteignant au plus 200 fr. par kilomètre et par an, faits par les concessionnaires à une caisse agréée par le département.

Les concessionnaires seront autorisés à porter en compte ces versements dans les frais réels d'exploitation, mais toujours dans la limite du maximum défini à l'article 7.

Les intérêts des sommes versées, servis aux concessionnaires par la caisse où elles auront été déposées, seront déduits, chaque année, des frais d'exploitation.

Les concessionnaires compléteront ce fonds de renouvellement, dans les mêmes conditions que ci-dessus, dès qu'il aura été entamé pour l'exécution des travaux de renouvellement.

A la fin de la concession, le fonds dont il s'agit, sauf les prélèvements qui auront pu y être faits, en exécution du paragraphe 3 de l'article 35 du cahier des charges, sera retranché des frais d'exploitation de la dernière année de la concession.

Art. 9. — Avant la mise en exploitation, les concessionnaires seront tenus de constituer une société anonyme spéciale au chemin de fer de Foulain à Nogent-en-Bassigny, dont le capital représentera leur quote-part dans l'entreprise.

Ladite société devra être agréée par le conseil général de la Haute-Marne. Elle sera substituée aux concessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'ils contractent avec ce dernier par la présente convention.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'Etat, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 10.— Les dépenses autres que celles de construction et d'entretien qui seraient nécessitées, le cas échéant, par les exigences de la défense nationale et par la mise de la ligne ultérieurement en état de recommencer à fonctionner pourront être prélevées sur le fonds de renouvellement déposé à la caisse agréée par le département et dont il est parlé à l'article 8. Si ce fonds ne suffisait pas pour couvrir ces dépenses, le surplus serait avancé par les concessionnaires, porté au compte d'attente prévu à l'article 7 et assimilé à une insuffisance d'exploitation.

Art. 11. — La présente concession est faites aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé que les concessionnaires s'engagent à exécuter rigoureusement.

Ce cahier des charges est conforme au cahier-type annexé au décret du 6 août 1881 sauf les modifications introduites aux articles 8, 13, 21, 31, 32, 35, 41 et 66 et l'adjonction des articles 8 *bis*, 8 *ter*, 8 *quater*, 19 *bis*, 29 *bis* et 29 *ter* concernant les prescriptions relatives aux parties de chemin de fer qui empruntent les voies publiques.

Art. 12. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique à intervenir et à l'obtention, par le département, des subventions de l'Etat, au taux maximum résultant des lois et règlements sur la matière.

Art. 13. — Les concessionnaires s'engagent à ne pas faire travailler les dimanches et jours fériés à la construction de la ligne et à n'employer que du matériel de provenance française et un personnel d'entretien et d'exploitation exclusivement français.

Art. 14. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges y annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les concessionnaires.

Fait double à Chaumont, les jours, mois et an que dessus.

Série des prix.

Nota. — Tous les prix de la présente série comprennent les frais de surveillance et de direction des travaux, ainsi que les faux frais et frais généraux, les frais d'administration, de constitution du capital et les intérêts pendant la construction, sauf en ce qui concerne les terrains et les travaux et fournitures pour lesquels il n'existe pas de prix portés à ladite série et dont les prix ne se déduiraient pas naturellement de ceux de cette série.

1re PARTIE — INFRASTRUCTURE

CHAPITRE Ier. — FRAIS D'ÉTUDES

1. Les frais d'études seront payés :

Le kilomètre de chemin de fer concédé, 800 francs.

Cette somme de 800 fr. sera portée en compte dans les situations de la manière suivante, savoir :

300 fr. par kilomètre après la déclaration d'utilité publique ;

350 fr. par kilomètre à la présentation des projets définitifs :

150 fr. par kilomètre à l'approbation des projets définitifs.

CHAPITRE II. — TERRAINS

2. Les acquisitions de terrains seront comptées d'après les dépenses réellement faites par les concessionnaires, avec une majoration de 15 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration, constitution du capital et intérêts pendant la construction.

CHAPITRE III. — TRAVAUX

3. Les installations de toute nature de la gare de jonction avec le chemin de fer de l'Est, à Foulain, ainsi que les travaux et fournitures pour lesquels il n'existe pas de prix à la présente série et dont les prix ne se déduiraient pas naturellement de ceux de cette série, seront comptés d'après

les dépenses réellement faites par les concessionnaires, avec une majoration de 15 p. 100 pour frais généraux, frais d'administration, constitution du capital et intérêts pendant la construction.

Toutefois, les sommes qui seraient simplement remboursées à la compagnie des chemins de fer de l'Est, pour travaux exécutés par elle, ne seront majorées que de 5 p. 100.

Section I. — Terrassements.

4. Déblais de toute nature faits en vue de la construction du chemin de fer et de toutes les dépendances, y compris transport, quelle que soit la distance, et emploi en remblai, le mètre cube, 2 fr.

5. Travaux accessoires, règlements, perrés, semis, gazonnements, etc., le kilomètre de chemin de fer concédé, 1,000 fr.

Section II. — Rectifications de routes, chemins, cours d'eau et voies d'accès aux gares.

6. Terrassements, chaussées, drainages, irrigations, dérivations et travaux accessoires, le kilomètre de chemin de fer concédé, 800 fr.

Section III. — Ouvrages d'art.

§ 1er. — *Ouvrages pour l'écoulement des eaux.*

1° Ouvrages à construire.

7. Aqueduc de 0m,40 d'ouverture, l'un, 600 fr.
8. Aqueduc de 0m,60 d'ouverture, l'un, 800 fr.
9. Aqueduc de 1 mètre d'ouverture, l'un, 1,500 fr.
10. Ponceau de 2 mètres d'ouverture, l'un, 2,500 fr.

2° Ouvrages à prolonger.

11. Aqueduc de 0m,40 d'ouverture, l'un, 200 fr.
12. Aqueduc de 0m,60 d'ouverture, l'un, 300 fr.
13. Ponceau de 2 mètres d'ouverture, l'un 1,200 fr.

§ 2. — *Ouvrages pour le rétablissement des voies de communication.*

14. Passage inférieur de 1m,50 d'ouverture, l'un, 2,000 fr.
15. Passage supérieur avec tablier métallique, pour piétons, l'un, 4000 fr.
16. Passage à niveau, sans maison de garde, ni barrières, l'un, 150 fr.

§ 3 — *Grands ponts*

17. Elargissement des ponts sur la Marne et sur le canal latéral à la Boichaulle, mise en encorbellement de l'un de leurs trottoirs et établissement des dispositifs de mine, suivant les prescriptions du génie militaire. Ensemble, 5,000 fr.

§ 4. — *Murs de soutènement.*

18. Murs de soutènement à établir entre la plate-forme du chemin de fer d'intérêt local et celle de la ligne de Paris à Belfort, dans les parties où le profil est rétréci. Ensemble, 6,000 francs.

IIe PARTIE — SUPERSTRUCTURE

Section IV. — Clôtures.

19. Clôture séparant le chemin de fer d'intérêt local de la ligne de Paris à Belfort, pieux espacés de 3 mètres, et deux rangs de fil de fer. Le mètre linéraire, 2 fr.

Section V. — Voies et matériel fixe.

1° Matériel et matériaux approvissionnés.

20. Rails en acier pesant 20 kilogr. le mètre courant, la tonne, 200 fr.
21. Eclisses en acier, dont une éclisse cornière par paire, la tonne, 300 fr.
22. Boulons d'éclisses et tirefonds en acier, la tonne, 400 fr.
23. Changements et croisements de voies complets, par appareil, 650 fr.
24. Plaques tournantes complètes, jusqu'à 3m,60 de diamètre, la plaque, 2,600 fr.
25. Traverses en chêne de 1m,80 × 0m,18 × 0m,12, la pièce, 3 fr.
26. Ballast en pierre cassée, gravier, laitier ou scories, le mètre cube, 4 fr.

2° Travaux terminés.

27. Voie en rails (vignole) pesant 20 kilogr. le mètre courant, posés sur traverses en chêne de 1m,80×0m,18×0m,12, éclisses en acier, dont une éclisse cornière par paire, boulons d'éclisses et tirefonds en acier, y compris fourniture et emploi du ballast, pose sur terre, relevages, bourrages, dressages et entretien jusqu'à la réception de la ligne, le mètre linéaire de voie principale ou de voie de service, 20 fr.
28. Changements et croisements de voies complets, y compris les bois spéciaux et l'appareil de manœuvre, mais non compris les voies intermédiaires, par appareil, 800 fr.
29. Plaques tournantes avec cuves en fonte, jusqu'à 3m,60 de diamètre, la plaque en place, 3,000 fr.
30. Pont à bascule de 15 tonnes, la pièce, 3,000 fr.
31. Grue de chargement ou pont avec treuil à poulie roulante, d'une force de 5,000 kilogr. au moins, la pièce, 5,000 fr.
32. Alimentation d'eau, l'une, 7,000 fr.
33. Installation téléphonique de la ligne, ensemble, 5,000 fr.
34. Outillage de la voie et de l'exploitation, le kilomètre de chemin de fer concédé, 100 fr.

Section VI. — Stations.

35. Station de Nogent-le-Haut, y compris quai couvert et quai découvert, cabinets d'aisances et lampisterie. La station complète, 18,000 fr.
36. Stations de Foulain et de Poulangy, y compris quai couvert et quai découvert, cabinets d'aisances et lampisterie, s'il y a lieu, l'une, 12,000 francs.
37. Stations intermédiaires, abris du type de la Charente-inférieure, l'un, 2,000 fr.
38. Remise pour machines et voitures, avec atelier et magasin, y compris fosses à piquer, l'ensemble, 25,000 fr.
39. Outillage de l'atelier, l'ensemble, 7,000 fr.
40. Mobilier des stations, l'ensemble, 4,000 fr.

IIIe PARTIE — MATÉRIEL

Section VII. — Matériel roulant.

41. Locomotives à six roues couplées, de 15 à 16 tonnes à vide, munies d'un frein continu, l'une, 35,000 fr.
42. Voitures à voyageurs (mixtes) 1re et 2e classes, fermées à glaces et rembourrées pour la 1re classe et munie d'un frein continu, l'une, 7,500 fr.
43 Voitures à voyageurs de 2e classe, fermées à vitres et munies d'un frein continu, l'une, 6,500 fr.
44. Voitures-fourgons, avec un compartiment pour la poste et munies d'un frein continu, l'une, 4,500 fr.
45. Wagons couverts avec frein continu, l'un, 4,000 fr.
46. Wagons-tombereaux avec frein continu, l'un, 3,500 fr.
47. Wagons plates-formes avec frein continu, l'un, 2,800 fr.

Annexé à la convention de ce jour.

A Chaumont, le 21 décembre 1900.

Les demandeurs en concession,

Lu et approuvé :
Signé : A. ROBINET,

Lu et approuvé :
Signé : E. PERRIN.

Le préfet de la Haute-Marne,
Signé : E. BOUGOUIN.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de Foulain (gare de la compagnie des chemins de l'Est), passera par ou près le port de Nogent (à la Boichaulle), Poulangy, Louvières, Courcelles, Nogent-le-Bas et se terminera à Nogent-le-Haut (Nogent-en Bassigny).

Art. 2 à 8. — Comme au type. (*)

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 40 mètres sur les voies publiques et à 100 mètres en dehors de ces voies.

Une partie de 40 mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. Cette clause n'est pas applicable aux parties établies sur la voie publique.

Le maximum des déclivités est fixé à 40 millimètres par mètre sur les voies publiques et à 33 millimètres par mètre en dehors de ces voies.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire et versant leurs eaux au

---

(*) Voir le type *Ann.* 1882 p. 264 ou *Journal officiel* du 18 juillet 1901.

même point. Cette clause n'est pas applicable aux parties établies sur la voie publique.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 8 *bis*. — Dans les sections où le chemin de fer sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un empierrement de 20 centimètres d'épaisseur, qui régnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais cet empierrement.

La chaussée empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du chemin de fer (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^{m},60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du chemin de fer avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de $1^{m},50$ au moins. Le concessionnaire construira, en outre, suivant les dispositions qui seront indiquées avant la réception générale de la voie ferrée, des gares pour les dépôts de matériaux d'entretien de la voie publique ; la profondeur de ces gares, mesurée à partir de l'arête extrême de l'accotement, sera de 2 mètres au minimum.

Un intervalle libre d'au moins $1^{m},40$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un libre espace d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Art. 8 *ter*. — Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast de 2 mètres de largeur et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale qui sera arasé de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de 5 mètres, cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement

occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'autorité compétente, pour statuer sur les projets d'exécution, pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de la chaussée de la voie publique au moyen d'une bordure d'au moins 12 centimètres de saillie, en pierre ou terre gazonnée, d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire, dans les parties de routes ou de chemins dont la déclivité dépassera 3 centimètres par mètre, l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de 30 centimètres au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de 1m,40 subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8 *quater*. — Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 8 *bis*.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, 1m,10. Cette largeur sera mesurée à partir des propriétés riveraines bâties ou non ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites.

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2m,60 ;

2° Quand on supprime ce même stationnement, 30 centimètres ;

Quand l'établissement du chemin de fer sur de larges trottoirs existant dans les traverses aura été autorisé, on fera application de l'article 8 *ter*.

Art. 9 à 13. — Comme au type.

Art. 13. — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails et contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effec-

tuer sous un angle inférieur à 45 degrés, à moins d'une autorisation formelle de l'administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins 6 mètres pour les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux de grande communication et d'au moins 4 mètres pour tous les autres chemins.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, les types des barrières qu'il devra poser aux passages à niveau, ainsi que des abris ou maisons de garde à établir. Il peut dispenser d'établir des maisons de gardes ou des abris, et même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à 30 millièmes au plus sur 10 mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage.

Art. 14 à 21. — Comme au type.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés et, en général, pour l'exécution des travaux quels qu'ils soient auxquels cet établissement pourra donner lieu seront achetés par le concessionnaire et à ses frais. Il aura également à sa charge les indemnités ou redevances qui pourront être demandées par la compagnie de l'Est pour l'usage des voies, cours et quais, terrains ou raccordement de ligne dans la gare de Foulain.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 22 à 29. — Comme au type.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 29. — Comme au type.

Art. 29 *bis*. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée), l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprendra l'empierrement des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de 50 centimètres qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 29 *ter*. — Lorsque pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique, situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu, par le concessionnaire, à l'entretien de ces parties pendant une année, à dater de la réception provisoire des travaux de réfection ; il en sera de même pour tous les travaux souterrains.

Art. 30. — Comme au type.

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7. Il devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les con-

ditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions fixées ou à fixer pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts.

Les voitures seront complètement couvertes, garnies de banquettes avec dossiers, fermées à glaces ou à vitres, munies de rideaux et éclairées pendant la nuit.

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Il y aura des places de deux classes; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui sont arrêtées par le préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide, sauf exceptions autorisées par le préfet, sur l'avis du service du contrôle.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne dans chaque sens est fixé à quatre. Les trains se composeront de huit voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 60 mètres. Dans les parties où le tracé emprunte les voies publiques, la vitesse des trains en marche sera au plus de 25 kilomètres à l'heure dans le cas contraire.

Art. 33 à 34. — Comme au type.

TITRE III

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 34. — Comme au type.

Art. 35. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le département sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers

et dépôts, les usines et installations de toute nature établies en vue de la production et du transport de l'énergie électrique ou autre destinée à l'exploitation du chemin de fer, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, autre que celui dont il sera parlé au dernier alinéa du présent article, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le département se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel au département.

Le département sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et réciproquement, si le département le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, le département ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Il est d'ailleurs spécifié que la partie du matériel roulant, dont la valeur aura été imputée au compte de premier établissement au moment de la construction ou au cours des quarante-cinq premières années de l'exploitation, fera retour gratuitement au même titre que les objets immobiliers et sous les mêmes garanties.

Art. 36 à 41. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,067	0,033	0,10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à vitres (2e classe) . .	0,047	0,023	0,07
Enfants... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs . . . . . Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes.	0,01	0,01	0,02
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait. . .	0,13	0,07	0,20
Veaux et porcs	0,065	0,035	0,10
Moutons, brebis, agneaux et chèvres.	0,015	0,025	
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,30	0,20	0,50
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés.— Œufs.— Viande fraîche.— Gibier. — Sucre.— Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés.—Armes.	0,14	0,10	0,24
2e classe.— Blés.— Grains.— Farines.— Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dits de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre.— Bitume.—Cotons.— Laines.— Vins.— Vinaigres.— Boissons.— Bières.— Levure sèche.— Coke.— Fers.— Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non.— Fontes moulées.	0,13	0,09	0,22
3e classe.— Pierres de taille et produits de carrières.— Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0,12	0,08	0,20

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	0,11	0,07	0,18
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes :			
1re classe, la tonne	0 12	0,08	0,20
2e — —	0,10	0,07	0,17
3e — —	0,09	0,06	0,15
4e — —	0.07	0,05	0,12
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube par wagon et par kilomètre (50 centimes).			
3) VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0,20	0,15	0,35
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,23	0,17	0,40
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne trainant pas de convoi).	3 »	2 »	5 »
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	3,60	2,40	6 »
Tender de 7 à 10 tonnes	1,80	1,20	3 »
Tender de plus de 10 tonnes	2,35	1,65	4 »
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,40	0,25	0,65
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc	0,45	0,35	0,80
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide .	0,24	0,16	0,40
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. .	0,20	0,10	0,30
4o SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes .	0,45	0,35	0,80
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer, sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de	0,30	0,20	0,50

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier, sauf que le parcours entier de la ligne ne pourra être compté pour plus de 12 kilomètres.

Si la distance parcourue est inférieure à 4 kilomètres, elle sera comptée pour 4 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art 42 à 58. — Comme au type.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 58 à 66. — Comme au type.

Art. 66. — Immédiatement après la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 6,000 francs en numéraire ou en rentes sur l'Etat calculées conformément au décret du 31 janvier 1872 ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite Caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avance des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'un an après la réception des travaux.

Art. 67 à 69. — Comme au type.

Fait à Chaumont, le 21 décembre 1900, pour être annexé à la convention de ce jour.

(N° 251)

[12 juillet 1901]

Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Finistère, des chemins de fer d'intérêt local de Plabennec à Lesneven et de Plouider à Plouescat.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Finistère, des chemins de fer d'intérêt local, à voie de un mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Plabennec à Lesneven et de Plouider à Plouescat.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits chemins de fer ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3 — Le département du Finistère est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes dont il s'agit, comme chemins de fer d'intérêt local suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 28 février 1901, entre le préfet du Finistère, agissant au nom du département, d'une part, et la compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention, lequel remplacera celui qui est annexé à la loi du 14 janvier 1899, relative à la ligne de Quimperlé à Pont-Aven.

Une copie certifiée conforme de ces convention et cahier des charges restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Par l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des chemins de fer désignés à l'article 1er est fixé à la somme de un million cent quatre-vingt-quatorze mille francs (1,194,000 fr.), augmentée des intérêts des capitaux dépensés et des insuffisances de recettes qui pourraient être constatées pendant la période de construction, sans que les sommes ajoutées de ce chef puissent dépasser sept et demi pour cent (7 1/2 %) du capital dépensé.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, tant pour les lignes déclarées d'utilité publique par les lois des 14 février 1891

5 avril 1898, 14 janvier 1899 et 12 avril 1900 que pour les lignes, objet de la présente loi, est porté de cent vingt-deux mille trois cent dix-sept francs (122,317 fr.) à cent quarante-sept mille neuf cent quatre-vingt-sept francs (147,987 fr.).

Dans tous les cas où, conformément à l'article 7 de la convention ci-dessus visée, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'Etat viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

CONVENTION

Entre le préfet du département du Finistère, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général du 24 août 1899;

D'une part,

Et le président du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par une décision du conseil et sous réserve de l'approbation générale des actionnaires,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département concède à la compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère, qui accepte, l'exploitation des lignes d'intérêt local de Plabennec à Lesneven et de Plouider à Plouescat (longueur approximative : 28 kilomètres).

Les plans des tracés et des profils en long, ainsi que les plans d'aménagement des stations, seront communiqués à la compagnie concessionnaire, qui fera connaître ses observations dans un délai de deux mois.

Il est entendu que les tracés d'avant-projet soumis aux enquêtes ne doivent pas être considérés comme arrêtés *ne varietur*, mais seront susceptibles, après les études définitives et les enquêtes sur les stations, et la compagnie entendue, des modifications reconnues utiles, dans les limites des courbes et déclivités prévues au cahier des charges.

Art. 2. — Les travaux de premier établissement, ainsi que les fournitures de matériel et du mobilier seront exécutés directement aux frais du département; toutefois, les travaux de superstructure et la fourniture du matériel roulant pourront être confiés à la compagnie, qui accepte; dans ce cas, les dépenses réelles lui en seront remboursées sur la présentation des factures et décomptes, avec majoration de 15 % sur ces dépenses réelles pour subvenir aux frais de rédaction des projets, de surveillance des travaux et d'avance de fonds. La compagnie et le département établiront les projets d'après des types analogues à ceux qui ont été admis sur les lignes concédées par la loi du 14 février 1891.

Cependant, le préfet pourra y prescrire les améliorations dont l'expérience révélerait la nécessité.

Le département aura le droit d'exiger la mise en adjudication des tra-

vaux et fournitures; dans ce cas, l'adjudication sera passée dans les mêmes formes et avec les mêmes conditions de publicité que pour les travaux de l'Etat; y seront admis tous les entrepreneurs qui se présenteront munis d'un certificat visé par l'ingénieur en chef du Finistère et par la compagnie concessionnaire.

Pour les travaux et fournitures mis en adjudication dans ces conditions, la compagnie restera chargée de la surveillance et sera responsable de la qualité et de l'exécution. Le département sera chargé de l'entretien et des réparations des travaux d'infrastructure et de superstructure qu'il aura fait exécuter autrement que par l'intermédiaire de la compagnie, pendant un délai de deux ans à dater du procès-verbal de la remise. Pour les rails, appareils de voie, matériel fixe et roulant fournis par le département, celui-ci donnera en outre, à la compagnie, des garanties identiques à celles qu'il exigera de ses fournisseurs dans le cahier des charges des adjudications ou des traités de gré à gré. Passé ce delai, tous les frais d'entretien seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Dans le cas où des difficultés s'élèveraient au sujet de la remise des travaux et fournitures exécutés autrement que par l'intermédiaire de la compagnie, elles seront tranchées par voie d'arbitrage, le département et la compagnie désignant chacun leur arbitre et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un troisième arbitre pour les départager.

Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix d'un troisième arbitre, celui-ci serait nommé par le président du tribunal civil de Quimper, sur requête présentée par la partie la plus diligente.

Art. 3. — Les dépenses concernant les travaux complémentaires de premier établissement et le matériel roulant qui ont été ou qui seraient reconnus nécessaires en cours de concession sur les lignes numérotées à l'article 6 ci-après, en prévision ou par suite de l'augmentation du trafic, seront à la charge du département. Toutefois, celui-ci se réserve le droit de confier l'exécution de ces travaux et la fourniture de ce matériel à la compagnie concessionnaire. Dans ce cas, la compagnie recevrait du département l'intérêt de 3.50 % des dépenses ainsi faites, plus l'amortissement à ce taux calculé du jour de la dépense à la fin de la concession.

Dans le cas où il deviendrait nécessaire d'établir de nouvelles installations indépendantes de celles de la compagnie de l'Ouest aux gares de Brest et de Landerneau, les dépenses concernant les terrains, les travaux et fournitures reconnus nécessaires en vue de ces installations seront réglées conformément aux prescriptions du présent article.

Art. 4. — Le matériel roulant qui sera ajouté à celui du réseau du Nord en vue de l'exploitation des deux lignes formant l'objet de la présente concession est fixé ainsi qu'il suit :

Locomotives à trois essieux couplés pesant 18,500 kilogrammes, en ordre de marche	3
Voiture de 1re classe	1
Voitures mixtes (1re et 2e classe)	2
Voitures de 2e classe	13
Fourgons	3
Wagons couverts	8
Wagons tombereaux	3
Wagons plates-formes	8

Ce matériel sera muni du frein direct d'un système qui sera admis après entente entre le département et la compagnie concessionnaire.

Art. 5. — Les diminutions de tarifs, acceptées éventuellement par la compagnie dans la convention supplémentaire du 22 août 1896, s'appliqueront aux lignes concédées par la présente convention.

Art. 6. — Au point de vue de l'exploitation, les lignes qui font l'objet de la présente convention seront considérées comme faisant partie d'un réseau unique qui comprendra :

1° Les lignes concédées par la loi du 14 février 1891 (convention du 30 novembre 1889);

2° Les prolongements de Ploudalmézeau à Portsall et de Lannilis à l'Aberwrach, qui ont fait l'objet d'une convention spéciale signée le 1er octobre 1897 par les parties;

3° La ligne de Quimperlé à Pont-Aven, qui a fait l'objet de la convention du 3 avril 1898 ;

4° Le prolongement de Plounéour-Trez à Brignogan, qui a fait l'objet de la convention du 20 mai 1899 et les deux lignes que concerne la présente convention.

Il sera fait masse des recettes de tout ce réseau, d'une part, et, d'autre part, des frais d'exploitation, qui seront, en ce qui concerne les lignes de Plabennec à Lesneven et de Plouider à Plouescat, calculés par la formule forfaitaire :

$$F = 740 \text{ fr.} + 0{,}13\ Rv + 0{,}25\ Rm + 0{,}008\ Vk + 0{,}022\ Mk + 0{,}20\ E + 0{,}32\ K2 + 0{,}30\ K3 + 0{,}40\ K4$$

Dans cette formule on représente par :

R*v*. — La recette totale par kilomètre des voyageurs, frais accessoires compris et impôts déduits;

R*m*. — La recette totale par kilomètre des marchandises de grande et de petite vitesse, frais accessoires compris et impôts déduits ;

V*k*. — Le nombre de voyageurs par kilomètre de voyageurs kilométriques;

M*k*. — Le nombre par kilomètre de tonnes kilométriques de petite vitesse, y compris celles qui correspondent aux distances fictives fixées par les articles 11 et 25 des tarifs pour rétribuer les manutentions des marchandises et des animaux;

E. — Le nombre par kilomètre d'expéditions en grande vitesse ;

K2, K3, K4. — Le nombre par kilomètre de trains kilométriques montés par 2, 3, 4 hommes.

Il est stipulé que les trois derniers termes de la formule susdite s'entendent pour l'exploitation de bout en bout des lignes actuelles et de la ligne de Brest à Plouescat.

S'il n'en était pas ainsi, on appliquerait les coefficients 0,37 K2 + 0,41 K3 + 0,45 K4 aux trains qui ne feraient pas un parcours d'au moins 20 kilomètres.

Il est spécifié que pour les lignes de Plabennec à Lesneven et de Plouider à Plouescat, comme pour celles énumérées au présent article, le nombre

des trains kilométriques sera déterminé par l'application du tableau des distances commerciales insérées dans les tarifs conformément à l'entente intervenue à la suite de la détermination de la constante sur le premier réseau.

La compagnie conservera la totalité de la recette des colis postaux; elle conservera, en outre, entièrement les recettes des buffets, bibliothèques, publicité, affichage, factage, camionnage, location et en général, toutes les recettes qui ne peuvent être considérées ni comme recettes-voyageurs ni comme recettes-marchandises.

Les trains autres que ceux qui sont prescrits par l'article 32 du cahier des charges de la convention ne pourront être mis en marche que sur l'initiative de la compagnie, avec l'autorisation préalable du préfet pour les trains réguliers et avec le consentement de l'ingénieur ordinaire pour les trains exceptionnels (autres que les trains dédoublés nécessités par l'affluence du trafic).

Quel que soit le résultat donné par la formule, la totalité des recettes du réseau jusqu'au chiffre de 2,500 francs par kilomètre sera, en tout cas acquise à la compagnie.

Art. 7. — Quand les recettes du réseau seront insuffisantes pour couvrir le chiffre donné par la formule, les insuffisances, par rapport à ce dernier chiffre, seront à la charge de la compagnie jusqu'au moment où elles pourront être remboursées comme il est dit ci-après.

Quand les recettes du nouveau réseau seront supérieures au chiffre donné par la formule, et en outre à 2,500 francs, l'excédent sur le plus élevé de ces deux chiffres sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, jusqu'à concurrence des chiffres donnés par la formule pour ces exercices, ainsi que les intérêts à 5 % de ces insuffisances. Le surplus sera versé annuellement au département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Lorsque les recettes du réseau seront suffisantes pour couvrir les frais d'exploitation déterminés par la formule forfaitaire et 5 % du capital de premier établissement, y compris les intérêts pendant la construction, le surplus de la recette sera partagé par moitié entre le département et la compagnie.

Art 8. — La compagnie versera chaque annnée au département pour les lignes de Plabennec à Lesneven et de Plouider à Plouescat, en titres de rentes sur l'Etat, obligations de l'une des six grandes compagnies de chemin de fer français ou en autres valeurs agréées par le préfet, dont les revenus seront touchés par ladite compagnie, une somme de 300 francs par kilomètre, pour constituer un fonds de réserve destiné à faire face au renouvellement de la voie. Ces versements seront prélevés sur la part des recettes revenant à la compagnie concessionnaire par application de la formule forfaitaire de l'article 5.

Ce fonds cessera de s'accroître quand il atteindra le chiffre de 2,000 francs par kilomètre, mais toutes les fois qu'il aura été absorbé ou entamé par les dépenses auxquelles il doit subvenir, il devra être ramené à son chiffre normal de 2,000 francs par kilomètre au moyen de versements nécessaires, dans la limite du maximum de 300 francs par kilomètre exploité.

A l'expiration de la concession, ce fonds de réserve restera la propriété

de la compagnie ; en cas de déchéance, il deviendrait la propriété du département.

Les dispositions du présent article sont, en outre, applicables, en dehors des deux lignes de Plabennec à Lesneven et de Plouider à Plouescat, aux autres lignes énumérées à l'article 6 de la présente convention, sous la réserve que, pour les versements afférents à ces dernières lignes, le département sera tenu de compléter à 5 % les intérêts de ce fonds, en dehors du revenu touché par la compagnie sur les valeurs qu'elle devra verser dans la caisse agréée par le département.

Art. 9. — Le cautionnement versé au département, en exécution de la convention du 30 novembre 1889 et du 22 août 1896, servira également de fonds de garantie pour l'exploitation des lignes de Plabennec à Lesneven et de Plouider à Plouescat.

Le département, usant de la faculté que lui réserve l'article 7 de la convention du 30 novembre 1889, réduit à 200,000 fr. le fonds de garantie imposé aux concessionnaires par ledit article.

Art. 10. — Il est stipulé que la concession des lignes qui font l'objet de la présente convention prendra fin le 1er juillet 1923, comme aussi toutes celles des lignes énumérées à l'article 6 de la présente convention.

Art. 11. — La concession est faite en vertu de la loi du 11 juin 1880 et des clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges ci-annexé, lequel cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 13 février 1900 et sera applicable à la ligne de Quimperlé à Pont-Aven.

Art. 12. — Le département demeurera chargé de rembourser l'Etat de ses avances, à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, et touchera les subventions de l'Etat versées en exécution de la même loi.

Art. 13. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département des subventions de l'Etat aux taux maxima résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés par la formule forfaitaire indiquée à l'article 6.

Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par la compagnie concessionnaire.

Fait double à Quimper, le 28 février 1901.

CAHIER DES CHARGES

TITRE Ier

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — Les chemins de fer d'intérêt local qui font l'objet du présent cahier des charges auront les directions suivantes :

POINTS DE DÉPART	LOCALITÉS VOISINES du tracé.	POINTS D'ARRIVÉE
Quimperlé.............	Moëlan, Riec.	Plouescat.
Plabennec.......... ..	Locmaria, Le Drennec, Le Folgoët.	Lesneven.
Plouider..............	Tréflez, Plouvénez-Lochrist.	Pont-Aven.

Art. 2 à 7. — Comme au type (*).

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas $2^m,20$ et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas $2^m,20$. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de $3^m,50$ pour les locomotives et de $3^m,50$ pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails sera de $1^m,70$.

La largeur des accotements, c'est-à dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 60 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette d'une largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il devra être réservé entre les obstacles isolés se trouvant au-dessus du niveau des marchepieds latéraux le long des voies principales et les parties les plus saillantes du matériel roulant une distance d'au moins 60 centimètres.

Le département établira le long du chemin de fer les fossés et les rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, le concessionnaire entendu.

Art. 8. — Comme au type.

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général. après enquête spéciale, le concessionnaire entendu.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

1° Ligne de Quimperlé à Pont-Aven :

Stations pour voyageurs et marchandises :

Quimperlé, Moëlan, Riec et Pont-Aven.

2° Ligne de Plabennec à Lesneven :

Stations pour voyageurs et marchandises :

Plabennec, Locmaria, Le Drennec, Le Folgoët, Lesneven.

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 264, ou *Journal officiel* du 17 juillet 1901.

3° Ligne de Plouider à Plouescat :

Stations pour voyageurs et marchandises :

Plouider, Tréflez, Plounévez-Lochrist et Plouescat.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, le département pourra, pendant le cours de l'exploitation, établir de nouvelles gares d'évitement et augmenter les voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera consulté sur les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500e indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la distribution de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10 à 19. — Comme au type.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier, type « Vignoles », et du poids de 18 kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de 80 centimètres d'axe en axe.

Art. 20 à 29. — Comme au type.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 29 et 30. — Comme au type.

Art. 31. — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7. Il devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions fixées ou à fixer pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts.

Les voitures seront complètement couvertes, garnies de banquettes avec dossiers, fermées à glaces, munies de rideaux et éclairées pendant la nuit.

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Il y aura des places de deux classes ; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui seront arrêtées par le préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide, sauf exceptions autorisées par le préfet, sur l'avis du service du contrôle.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux et des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le département et le concessionnaire seront tenus pour la mise en service de ce matériel de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines, locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

Art. 32. — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours les lignes entières dans chaque sens est fixé à trois.

Art. 33. – Comme au type.

TITRE III

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 34. — La durée de la concession pour les lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Elle prendra fin le 1er juillet 1923.

Art. 35 à 41. — Comme au type.

TITRE IV

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 41. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.			
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0,050	0,025	0,075
Voyageurs. Voitures couvertes fermées à glaces et à banquettes (2e classe)	0,033	0,017	0,050
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs . . . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 30 centimes)	0,010	0,005	0,015
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait . .	0,070	0,030	0,100
Veaux et porcs.	0,025	0,015	0,040
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0,010	0,010	0,020
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0,20	0,16	0,36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Epiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.	0,09	0,07	0,16
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0,08	0,06	0,14
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises. .	0,06	0,04	0,10
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.	0,05	0,03	0,08

TARIF	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX Totaux
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Tarif spécial par wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes.	0,04	0,02	0,06
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas 600 kilogrammes sous le volume de 1 mètre cube, par wagon et par kilomètre 50 centimes.			
3e VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0,09	0,06	0,15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes	0,12	0,08	0,20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1,80	1,20	3,00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2,25	1,50	3,75
Tender de 7 à 10 tonnes	0,90	0,60	1,50
Tender de plus de 10 tonnes	1,35	0,90	2,25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0,15	0,10	0,25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0,18	0,14	0,32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.			
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide . .	0,12	0,08	0,20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre. .	0,08	0,06	0,14
4o SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT LES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes .	0,36	0,28	0,64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0,18	0,12	0,30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de	0,60	0,40	1 »

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du préfet ou du ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies: 1° de 0 à 5 kilogrammes ; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes ; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à 40 centimes.

Art. 42 à 69. — Comme au type.

Fait double à Quimper, le 28 février 1901.

DÉCRETS

(N° 252)

[19 août 1901]

Décret substituant la traction mécanique à la traction animale sur le réseau des tramways de Bordeaux et établissant des lignes nouvelles à traction mécanique.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires à la substitution, dans la ville de Bordeaux, de la traction mécanique à la traction animale, sur le réseau de tramways qui a fait l'objet des décrets des 29 janvier 1879, 23 avril 1881 et 25 mars 1885 et à l'établissement de lignes nouvelles à traction mécanique, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, le tout constituant le réseau destiné au transport des voyageurs et défini à l'article 2 du cahier des charges ci-dessus visé, arrêté le 18 août 1901 qui régira désormais le réseau.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux de transformation ou d'extension dudit réseau de tramways ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Bordeaux est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau des lignes de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges mentionné à l'article 1er ci-dessus.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 10 août 1901 entre le maire de Bordeaux, au nom de la ville, et la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux, sous peine de déchéance, d'engager son capital directement ou indirectement dans une entreprise nouvelle, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

Art. 5. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION

Entre les soussignés :

M. Louis Lande, maire de la ville de Bordeaux, officier de la Légion d'honneur, agissant en cette qualité et en vertu de délibérations du conseil municipal, en date des 12 août 1898, 24 janvier 1900 et 9 août 1901,

D'une part;

Et MM. Paul Tandonnet et Charles de Loménie, vice-président et administrateur de la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux, au capital de 25 millions de francs, dont le siège est à Bordeaux, 57, rue de Tivoli, agissant en cette qualité et en vertu d'une décision du conseil d'administration de ladite compagnie, en date du 1er août 1901,

D'autre part,

Il a été exposé, convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Bordeaux s'engage à demander immédiatement à l'Etat les autorisations nécessaires en vue de la transformation de son réseau de tramways actuel par l'établissement de la traction électrique, et l'extension de ce réseau par l'adjonction des nouvelles lignes indiquées avec les anciennes, à l'article 2 du cahier des charges annexé au présent traité.

Elle s'engage à rétrocéder le réseau ainsi défini à la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux, qui accepte pour la durée totale fixée par l'article 16 du même cahier des charges.

La compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux sera subrogée à toutes les charges, obligations et avantages résultant de ce cahier des charges qui sera rendu applicable même à la concession actuelle de la ville de Bordeaux.

Ce cahier des charges est le cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, modifié par décret du 13 février 1900, dans lequel sont supprimés les articles 7, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 34, 38 et 39, et modifiés les articles 2, 4, 5, 6, 8, 11, 15, 23, 28, 29, 33 et 36.

La Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux s'est engagée à transformer sur son réseau actuel la traction animale en traction électrique, de façon qu'il pût être exploité par le nouveau sys-

tème à partir du 1er septembre 1899, elle s'est engagée en outre à commencer les travaux de transformation dans un délai maximum de deux mois à partir du 31 août 1898, et cela sous les pénalités convenues à cette date.

Art. 2. — La traction se fera par l'électricité et au moyen de conducteurs aériens, sauf sur les voies ci-après désignées : la place Richelieu, la rue Esprit-des-Lois, la place de la Comédie, la place et les allées de Tourny, la place Gambetta, les cours de l'Intendance et du Chapeau-Rouge, la rue Vital-Carles, les voies contournant la cathédrale.

La traction se fera sur ces voies par conducteurs souterrains, du système de la compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston. Toutefois la ville se réserve la faculté de demander au préfet d'autoriser, après essai, la traction par conducteurs aériens rue Vital-Carles.

Les voitures devront, en principe, être équipées de manière à pouvoir passer indistinctement sur toutes les lignes.

La prise du courant sur les fils aériens se fera au choix de la ville et sous réserve de l'autorisation préfectorale, soit par trolley axial, soit par trolley latéral, soit par archet.

Les conducteurs aériens seront supportés par des potences, poteaux ou rosaces, conformément aux dispositions ou aux types qui seront arrêtés par la ville et agréés par l'administration.

Les poteaux devront être conçus de manière à pouvoir recevoir soit une lampe électrique, soit deux lanternes à gaz. Ceux de ces poteaux qui seront placés sur les chaussées des voies empruntées devront être munis d'une lampe électrique ou de deux lanternes à gaz éclairées aux frais de la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux.

Les supports du conducteur aérien seront espacés le plus possible avec un minimum de distance de 40 mètres en alignements droits.

Les feeders et conducteurs autres que celui de prise du courant pour les moteurs des voitures (sections à conducteurs aériens) seront souterrains dans l'étendue des voies publiques.

La Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux devra apporter les plus grands soins à l'établissement de ces lignes, de manière à éviter les détériorations que pourraient occasionner aux conduites d'eaux et du gaz les phénomènes d'électrolyse dus au courant de retour.

Elle sera exclusivement et complètement responsable de ces détériorations et de toutes leurs conséquences matérielles ou financières à l'égard de la ville et des tiers.

Elle devra prendre à sa charge les frais de déplacement de toutes celles de ces conduites pour lesquelles la trop grande proximité des rails constituerait une cause véritable de destruction.

Elle ne pourra réclamer aucune indemnité ni prétendre à quoi que ce soit pour les interruptions partielles ou totales de la circulation qui résulteraient des travaux d'entretien, de réparation ou de changement de ces conduites, comme aussi des travaux d'établissement, d'entretien et de réparation des égouts publics existant ou à construire sous les chaussées parcourues par les tramways.

Elle devra prémunir ses conducteurs contre la chute d'autres conducteurs placés au-dessus d'eux, elle prendra toutes les précautions utiles pour éviter des ruptures de ces conducteurs pouvant amener des accidents.

Elle se conformera aux prescriptions de l'autorité supérieure et acquittera, le cas échéant, tous droits, taxes et dépenses de travaux ordonnés par l'administration compétente et notamment par l'administration des postes et télégraphes.

Elle sera tenu d'exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux concernant son entreprise, de modifier les largeurs des chaussées et des trottoirs partout où l'administration l'exigerait, de fournir, entretenir et renouveler le matériel nécessaire pour la construction, l'exploitation et l'entretien du réseau rétrocédé pendant toute la durée de la rétrocession, le tout sans charge aucune pour la ville, celle-ci ne pouvant en aucun cas, ni pour quelque cause que ce soit, être tenue à une dépense quelconque.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat, la ville entendant que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application le plus large.

Il en est de même pour tous dommages pouvant résulter pour des tiers de la construction ou de l'exploitation des lignes rétrocédées ; en conséquence, si pour une cause quelconque des actions en dommages-intérêts étaient intentées à la ville, tous les frais ainsi que les condamnations qui interviendraient et toutes les indemnités qui seraient dues à des tiers tomberaient exclusivement à la charge de la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux. Celle-ci serait de toutes façons tenue de prendre fait et cause de la Ville.

Art. 3. — Si pendant le cours de la présente rétrocession il se présentait soit des perfectionnements du mode de traction par fil aérien et caniveau, soit un autre système de traction électrique déjà connu ou nouveau, susceptible de procurer des avantages au point de vue de la sécurité, de la commodité ou de l'économie des transports, la compagnie rétrocessionnaire sera tenue, si elle en est requise dans les conditions indiquées ci-après, de réaliser ces perfectionnements ou de substituer le nouveau système à l'ancien, sans indemnité, étant admis que cette obligation ne pourra constituer pour elle aucune charge supplémentaire d'amortissement dont la compensation ne se retrouverait pas dans une réduction correspondante des frais et charges de l'exploitation.

La supériorité du nouveau système et les avantages des perfectionnements visés devront d'ailleurs être établis, soit par leur adoption et leur bon fonctionnement durant deux années dans une ville de 50,000 habitants, au moins, soit par l'existence d'un réseau de 25 kilomètres sur lequel les installations nouvelles auront fonctionné d'une manière satisfaisante pendant la même durée de deux ans. Les constatations nécessaires seront faites à cet égard par la commission dont il sera parlé plus loin.

La question de transformation sera examinée à l'expiration de chaque période décennale à partir de la date du décret approbatif du traité de rétrocession.

Le ministre des travaux publics statuera sur la question de savoir s'il y a lieu de requérir la transformation. Toutefois sa décision sera précédée de l'avis d'une commission composée de :

2 membres désignés par l'administration municipale ;
2 membres désignés par la compagnie rétrocessionnaire ;
1 membre désigné par M. le préfet.

Art. 4. — Les voies seront établies suivant le tracé indiqué à l'article 2 du cahier des charges de la concession par l'Etat.

Il est toutefois stipulé que la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux s'engage, dès que la déclaration d'utilité publique en aura été prononcée, à exécuter et à exploiter dans les conditions prévues à la présente convention ;

1° Le prolongement de la ligne 2 (tronçon B) en simple voie jusqu'à la place Rodesse par la cour d'Albret et la rue Servandoni ;

2° Une voie de dérivation de la ligne n° 2 (tronçon C) à partir de l'extrémité du pont (côté de la Bastide) par le quai Deschamps et la rue de la Benauge jusqu'à la rue Calvimont :

3° Le prolongement de la ligne 2 (tronçon A) en simple voie entre la rue Bouthier et la limite de la commune de Lormont ;

4° Le prolongement de la ligne n°. 3 en simple voie sur le cours Saint-Louis entre la gare du Médoc et le Boulevard Godard dans les six mois qui suivront l'achèvement du cours Saint-Louis ;

5° Le prolongement de la ligne n° 4 en simple voie entre le boulevard du Tondu et la place de l'église Saint-Augustin dès que la voie projetée en prolongement de la rue d'Ornano à travers la propriété Johnston aura été ouverte à la circulation.

Il est bien spécifié : 1° que la compagnie entreprendra l'exécution de la partie de ce prolongement qui peut être construit sans attendre le terme indiqué ; 2° que l'exécution de ce prolongement aura pour conséquence la suppression des deux sections de la ligne du boulevard du Tondu à la rue Judaïque et du boulevard du Tondu à la rue de Pessac ;

6° Le prolongement de la ligne n° 8 en double voie entre la place d'Aquitaine et la place Pey Berland, en liaison avec la ligne n° 7, par la voie projetée entre la place d'Aquitaine et le cours Victor-Hugo, la rue Duffour-Dubergier et la place Pey Berland, dès que la voie projetée entre la place d'Aquitaine et le cours Victor-Hugo aura été ouverte par la ville ;

7° Le prolongement de la ligne n° 9 jusqu'à la rue d'Ornano par le boulevard du Tondu ;

8° Le prolongement de la ligne n° 11 jusqu'au quai des Chatrons, dès que la ville aura ouvert la voie projetée entre ce quai et la rue Camille Godard ;

9° Le doublement des voies sur les lignes :

N° 2 (tronçon A) ;
N° 3 (entre la gare du Médoc et le boulevard Camille-Godard) ;
N° 10,

dès que la recette kilométrique brute sur ces lignes ou parties de lignes dépassera 30,000 fr. par an.

10° Une ligne à voie simple de la gare du Midi au boulevard Jean-Jacques-Bosc, par le pont sur le chemin de fer du Midi, les rues Beck et Léon Paillières, après que : 1° le passage à niveau sur les voies du chemin de fer du Midi entre les rues Beck et Léon Paillières aura été supprimé, et 2° cette suppression étant effectuée, dès que la recette brute

kilométrique dépassera 30,000 fr. sur la ligne 1 *bis* (gare du Midi au boulevard Jean-Jacques-Bosc par les quais de Paludate et de Brienne);

11° Dans le cas où le tracé de la ligne n° 5 serait reconnu insuffisant, une voie de dérivation en voie simple par la rue du Temps-Passé, en liaison avec la ligne n° 11 par la rue David Johnston jusqu'au carrefour de cette rue et de la rue Croix de Seguey.

Art. 5. — Si, indépendamment des lignes et prolongements, dérivations de lignes ou doublements de voies prévus par l'article précédent, la ville juge utile, pendant la durée de la rétrocession, après y avoir été autorisée, de prolonger les lignes existantes ou d'en créer de nouvelles, la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux sera tenue de les accepter et la ville de les lui offrir aux conditions de la présente rétrocession et aux conditions particulières suivantes :

Pour la construction de ces lignes, la ville supportera les frais d'établissement de la voie ferrée et de la transmission de force électrique en dehors des dépôts ou usines.

La ville sera libre de faire exécuter ces travaux par l'entrepreneur de son choix, mais elle sera tenue d'employer les types en usage sur le reste du réseau à moins qu'un accord préalable n'intervienne pour l'emploi de tout autre type.

La Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux supportera toutes les autres dépenses d'établissement, notamment celles d'augmentation de force de l'usine centrale et celles d'augmentation du matériel roulant. Il sera fait un état du matériel et des travaux relatifs à ces deux dernières natures de dépenses.

Si les nouvelles lignes dont il s'agit sont ouvertes à l'exploitation moins de quinze ans avant l'expiration de la rétrocession, la ville devra, au moment de cette expiration, reprendre à dire d'experts le matériel et les travaux figurant à l'état mentionné au paragraphe précédent.

Tant que la recette brute effectuée sur les nouvelles lignes ainsi créées sera inférieure à 30 centimes par kilomètre-voiture, la ville payera annuellement à la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux la somme nécessaire pour relever la recette à ce chiffre.

Quand la recette brute sur les mêmes lignes sera supérieure à 40 centimes par kilomètre-voiture, l'excédent sera partagé par moitié entre la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux et la ville, jusqu'à complet remboursement, avec intérêt à 3 p. 100 du capital mis à la charge de cette dernière par le paragraphe 2 du présent article et des sommes payées annuellement par elle en vertu du paragraphe précédent.

Ce remboursement ne mettra pas obstacle au payement des redevances dues par la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux à la ville, dans les conditions stipulées par ailleurs La compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux sera tenue de procéder à ses frais au doublement de la voie des lignes éventuelles dès que la recette brute kilométrique de ces lignes dépassera 30,000 par an.

Art. 6. — La Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux fournira gratuitement à la ville cinquante autographies de tous les projets d'ensemble et de détails relatifs à la construction et à l'exploitation des tramways.

Art. 7. — Les stations et haltes devront être pourvues de bureaux d'attente suffisamment vastes et d'une construction appropriée à leur destination. Les types de ces constructions seront soumis au maire avant d'être présentés à l'approbation du préfet.

Art. 8. — Les bâtiments destinés au service des voyageurs seront constamment entretenus en bon état.

L'entretien du pavage mis à la charge de la compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux par l'article 12 du cahier des charges, comprend toutes les fournitures et mains-d'œuvre nécessaires, pour le repiquage, les relevés à bout et même la réfection complète en pavés et matériaux neufs de tout ou partie dudit pavage, toutes les fois que l'autorité compétente en reconnaîtra la nécessité.

Si le pavage dont la réfection est ordonnée a eu, depuis son premier établissement ou la date de sa première réfection, une durée de moins de vingt ans dans le cas de pavés en pierre, de sept ans dans le cas de pavés en bois ou en asphalte, il sera accordé à la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux une subvention égale à la moitié du coût réel de la réfection, sous la réserve qu'elle ne dépasse pas la moitié de la dépense calculée d'après les prix d'adjudication, rabais déduit, des entreprises de pavage de la ville, au moment de la réfection

Dans ce cas, les matériaux provenant de la démolition seront partagés entre la ville et la compagnie, par moitié.

Si, au cours de la rétrocession, et pour des raisons autres que l'état de la chaussée, l'autorité compétente ordonnait la réfection du pavage avec des matériaux de nature, de provenance ou d'échantillon différents de ceux existants au moment de la mise en service du réseau, la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux serait déchargée de la totalité des frais de cette réfection, mais dans ce cas les vieux matériaux provenant de cette réfection deviendraient la propriété de la ville.

La réfection terminée, la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux restera soumise aux obligations et charges de l'entretien tel qu'il a été défini précédemment, quelles que soient la nature, la quantité et la durée probable des matériaux employés dans cette réfection. Elle ne pourra d'ailleurs élever aucune réclamation de quelque nature et pour quelque cause que ce soit au sujet de cette réfection.

Tous les frais spéciaux de démontage, relevage des voies, des conducteurs, etc., nécessités par la réfection seront à la charge de la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux.

Art. 9. — Les lignes sur lesquelles devront être établis les trains ouvriers seront fixées par le préfet, sur la proposition du maire, la compagnie entendue.

Le nombre des trains ouvriers ne pourra être inférieur à deux sur chaque ligne, dans chaque sens, et les départs entre deux trains ouvriers dans le même sens ne seront pas espacés de plus de trente minutes.

Art. 10. — La compagnie sera tenue d'arroser gratuitement, aux heures qui lui seront indiquées par le maire, les chaussées des voies parcourues par les tramways sans que la zone d'arrosage soit supérieure à 10 mètres.

Les types des voitures d'arrosage seront approuvés par la ville, qui

fournira d'ailleurs gratuitement à la compagnie l'eau nécessaire pour cet arrosage.

Art. 11. — La compagnie devra, en temps de neige, répandre à ses frais, sur toute la surface des chaussées pourvues de voies de tramways, la quantité de sel nécessaire pour provoquer la fonte de la neige.

Art. 12. — Pendant toute la durée de la rétrocession, la compagnie payera annuellement à la ville, à titre de droit de stationnement, une somme de 100,000 fr. payable par quart, à la fin de chaque trimestre.

Art. 13. — Indépendamment du droit de stationnement fixé à l'article précédent, la compagnie versera dans la caisse municipale, par trimestre échu et à titre de péage spécial pour l'ensemble du réseau rétrocédé, une redevance calculée ainsi qu'il suit sur le montant des recettes brutes moyennes annuellement réalisées par kilomètre de ligne exploitée :

Jusqu'à 50,000 fr. par kilomètre, 5 p. 100 de la redevance ;

De 50,000 à 75,000 fr, par kilomètre, 10 p. 100 de la redevance ;

De 75,000 à 100,000 fr. par kilomètre, 15 p. 100 de la redevance ;

Au-dessus de 100,000 fr. par kilomètre et sans limitation, 20 p. 100 de la redevance.

Toutefois, cette redevance ne pourra jamais être inférieure, en ce qui concerne l'ancien réseau, à la somme de 190,000 fr. obtenue en multipliant par 5 centimes le nombre de kilomètres-voiture auquel donnerait lieu l'application de l'horaire prévu au cahier des charges. Ladite somme de 190.000 fr. a commencé à être versée à la ville à compter du 1er janvier 1899.

La redevance ne pourra jamais être inférieure pour l'ensemble de l'ancien et du nouveau réseau, à la somme de 285,000 fr.

Art. 14. — Au commencement de chaque année, la compagnie remettra au maire, pour chacune des lignes de tramways exploitées, la statistique des transports de voyageurs effectuées dans le courant de l'année précédente.

Elle remettra également l'état des recettes et de dépenses pendant la même période.

Art. 15. — Les agents de police ou gardes champêtres, les pompiers et les employés de l'octroi en tenue de service seront transportés gratuitement dans les voitures à voyageurs.

Toutefois le nombre des agents en uniforme ainsi transportés ne pourra dépasser six pour une même voiture.

La compagnie sera tenue de remettre chaque année au maire, à sa première demande, des permis de circulation nominatifs permanents à tous les agents de la ville qui sont appelés par leurs fonctions à faire un service extérieur ; le nombre de ces permis sera au maximum de 250.

Les sous-officiers, les caporaux, brigadiers et soldats en uniforme seront transportés à moitié prix.

Les douaniers seront transportés gratuitement sur les lignes des quais.

Art. 16. — Les usines, ateliers, remises, écuries du rétrocessionnaire devront être établis dans l'intérieur de l'octroi de Bordeaux ; il ne pourra être apporté aucune dérogation à cette règle, même à raison des nécessités

du service, qu'avec l'autorisation expresse du maire, sur l'avis conforme du conseil municipal.

Art. 17. — Les combustibles dont il sera fait usage et les matériaux entrant dans la construction des voies, usines, ateliers, remises, écuries, etc., acquitteront les droits d'octroi de la ville de Bordeaux. Cette obligation constitue une charge de la rétrocession.

Art. 18. — En cas d'infraction aux clauses du cahier des charges pour les délais relatifs à la production des dossiers et projets prévus par le présent traité, la ville aura le droit d'imposer à la compagnie une amende qui pourra s'élever à 100 fr. par jour de retard.

Le montant des amendes ainsi encourues pourra être arrêté par le préfet, la compagnie entendue.

En cas d'infraction aux engagements stipulés aux articles 3 et 21 du cahier des charges, en qui concerne l'exécution de ces travaux, la compagnie sera passible des amendes suivantes :

Si les travaux n'étaient pas commencés à la date fixée, 500 fr. par jour de retard et 200 fr. par jour de retard dans les autres cas.

Art. 19. — La compagnie des tramways et omnibus de Bordeaux a déposé, le 13 septembre 1898, entre les mains du trésorier payeur général de la Gironde une somme de 1 million de francs en numéraire ou en rente sur l'Etat, conformément au décret du 31 janvier 1872.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les quatre cinquièmes en seront rendus à la compagnie rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la rétrocession.

Art. 20. — La Compagnie des tramways et omnibus de Bordeaux, avec laquelle ont été arrêtées antérieurement les présentes conventions, s'est substitué une société anonyme, constituée d'après les lois françaises, qui est devenue responsable vis-à-vis de la ville de tous les engagements contractés avec cette dernière.

Cette substitution a été approuvée par décret en conseil d'Etat du 15 mai 1899, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

La société ainsi substituée et présentement contractante aura son siège à Bordeaux avec attribution de juridiction aux tribunaux de cette ville, et elle y sera représentée d'une manière permanente par un administrateur délégué. Le président du conseil d'administration, l'administrateur délégué et la majorité des administrateurs seront de nationalité française.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification adressée à la société sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat de la mairie.

Art. 21. — Le directeur et tout le personnel employé à la construction et à l'exploitation du réseau seront de nationalité française. Tous les engins, matériaux, etc., nécessaires à la construction des tramways et à leur exploitation pendant la durée de la rétrocession seront de fabrication française.

Art. 22. — La Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux ne pourra exiger de ses ouvriers et employés plus de dix heures de travail effectif par vingt-quatre heures.

La compagnie demeurera complètement et directement responsable des

accidents survenus à son personnel pendant le service et à l'occasion de ce service.

L'employé ou l'ouvrier blessé en service aura droit à une demi-journée de salaire pendant toute la durée de l'incapacité de travail qui résulterait de l'accident. Les frais de médecin et de médicaments seront entièrement à la charge de la compagnie.

Chaque ouvrier ou employé aura droit à un repos d'une journée avec demi-solde après soixante heures de travail effectif.

Le minimum des salaires est fixé à 4 fr. pour les conducteurs ou manœuvres, 5 fr. pour les wattman et autres employés.

Art. 23. — La compagnie versera annuellement au nom de chaque agent à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse 8 p. 100 du montant du salaire de chacun de ses ouvriers et employés.

Ce versement sera composé:

1° D'une retenue de 2 p. 100 prélevée sur les salaires mensuels de chaque agent ;

2° D'une contribution de 6 p. 100 à la charge de la compagnie.

Art. 24. — Les frais d'expédition et d'impression à trois cents exemplaires de toutes les pièces relatives à la rétrocession seront supportés par la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux.

Art. 25. — La compagnie ne pourra pas faire de publicité sur les voitures et les bureaux d'attente tant à l'intérieur qu'à l'extérieur sans autorisation.

Fait double à Bordeaux, le 10 août 1901.

CAHIER DES CHARGES

TITRE 1er

TRACÉ ET CONSTRUCTION

Objet de la concession.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par moteurs électriques.

Art. 2. — Le réseau se compose de deux parties :

Le premier comprend les lignes déjà existantes à traction de chevaux, qui ont été concédées à la ville, par décret du 29 janvier 1879, pour une durée de cinquante années à partir du 1er janvier 1880, et qui ont été rétrocédées par la ville jusqu'au 31 mars 1911 à la Compagnie des tramways et omnibus de Bordeaux.

Le deuxième comprend des lignes nouvelles non désignées dans la concession primitive.

Le réseau empruntera les voies publiques ci-après désignées.

Lignes déjà concédées

Ligne n° 1 (*a*). Des écluses du bassin à flot à la gare du Midi, par les quais et la rue de la Gare.

Ligne n° 1 (*b*) (formant prolongement de la première au point de vue de l'application du tarif). De la gare du Midi au boulevard Jean-Jacques-Bosc par la rue de la Gare, les quais de Paludate et de Brienne.

Double voie du bassin au pont de Brienne et à la gare du Midi.

Simple voie sur la reste du parcours.

Ligne n° 2 (*a*). De la passerelle du chemin de fer à la rue Bonthier, par les quais de la rive droite.

Simple voie sur tout le parcours.

b) De la place Magenta au deuxième passage à niveau de l'avenue Thiers, par la place Magenta, la rue de Cursol, le cours Victor-Hugo, la place Bourgogne, le pont sur la Garonne, la place du Pont et l'avenue Thiers.

Simple voie de la place Magenta au cours Victor-Hugo et la traversée de la place Bourgogne.

Double voie sur le reste du parcours.

c) De la place du Pont au passage à niveau de la rue de la Benauge, par la place du Pont, la rue Calvimont et la rue de la Benauge.

Simple voie sur tout le parcours.

Ligne n° 3. De la gare du Midi à la gare du Médoc, avec embranchement jusqu'au quai de Bacalan, par la rue Saint-Vincent-de-Paul, les cours Saint-Jean, d'Aquitaine, d'Albret, la rue Dauphine, la place Gambetta les cours de Tourny, du Jardin-Public, Portal et Saint-Louis et la gare du Médoc.

Embranchement à partir de la place Picard, par le cours Balguerie-Stuttenberg et la rue Lucien-Faure.

Le parcours inverse jusqu'à la gare du Midi s'effectuera par le cours Saint-Jean et la rue de la Gare.

Double voie sur tout le parcours, sauf dans la partie de cours Saint-Jean comprise entre l'extrémité de la rue Saint-Vincent-de-Paul et la rue de la Gare et dans la rue Saint-Vincent-de-Paul.

Ligne n° 4. — Du terre-plein nord (rive gauche), de la rampe du pont sur la Garonne au boulevard du Tondu, par le cours d'Alsace-et-Lorraine, la place Pey Berland, la place et la rue Rohan, le cours d'Albret et la rue d'Ornano, et alternativement : 1° par le boulevard du Tondu jusqu'à la rue Judaïque ; 2° par le boulevard du Tondu jusqu'à la rue de Pessac.

Simple voie sur tout le parcours, sauf sur le boulevard du Tondu.

Ligne n° 5. — De la place Richelieu jusqu'au cours Saint-Médard, par la rue Esprit-des-Lois, la place de la Comédie, les allées de Tourny, les rues Fondaudège, Croix-de-Séguey et le boulevard de Caudéran.

Double voie sur tout le parcours, sauf devant l'église Saint-Ferdinand entre les rues Paulin et Calvé et entre l'extrémité du garage actuel, devant la rue David-Johnson et le boulevard.

Ligne n° 6. — De la place Richelieu au boulevard Caudéran par les cours du Chapeau-Rouge, de l'Intendance, la place Gambetta, la rue Judaïque et alternativement: 1° par les allées Damour, les rues Capdeville et de la Croix-Blanche, le cours Saint-Médard et le boulevard de Caudéran jusqu'à la rue Judaïque ; 2° par la rue Judaïque et le boulevard de Caudéran jusqu'à l'extrémité du cours Saint-Médard.

Simple voie sur les allées Damour, la rue Capdeville et la rue Judaïque, entre la place Gambetta et l'usine à gaz.

Double voie sur le reste du parcours.

Ligne n° 7. — De la place Richelieu au boulevard de Talence, par les cours du Chapeau-Rouge, de l'Intendance, la rue Vital-Carles, la place Pey Berland, les rues du Palais-de-Justice, Jean-Burguet et de Berry et alternativement : 1° par la rue de Pessac et le boulevard de Talence jusqu'à la rue de Saint-Genès ; 2° par la rue de Saint-Genès et le boulevard de Talence jusqu'à la rue de Pessac.

Simple voie : rue Vital-Carles, jusqu'à la rue des Trois-Conils, rues du Palais-de-Justice, Jean-Burguet, jusqu'à la rue Henri IV ; rue Pessac, jusqu'à 100 mètres du boulevard ; rue de Saint-Genès, jusqu'à la route de Bayonne,

Double voie sur tout le reste du parcours.

Ligne n° 8. — De la place d'Aquitaine au boulevard de Talence: 1° par la route de Bayonne et le boulevard de Talence, jusqu'à la route de Toulouse ; 2° par la route de Toulouse et le boulevard de Talence, jusqu'à la route de Bayonne.

Double voie sur tout le parcours.

Lignes nouvelles.

Ligne n° 1 (C). De l'écluse nord du bassin à flot jusqu'au boulevard Albert-Brandenburg, par la rue de Lormont et le chemin de la Palu.

Simple voie sur tout le parcours.

Les lignes n°s 1 et 1 C sont considérées comme formant une seule et même ligne au point de vue de l'application des tarifs.

Ligne n° 9. — Du boulevard de Talence à la gare du Midi par les rues Gustave-Régis et Eugène-Ténot, et alternativement : 1° par la route d'Espagne ; 2° par les rues Pelleport et de la Gare.

Double voie sur la route d'Espagne.

Simple voie sur tout le reste du parcours.

Ligne n° 10. — Du quai des Chartrons à la rue d'Ornano par le cours du Médoc, les boulevards Godard, du Bouscat, de Caudéran et de Tondu.

Double voie sur tout le parcours.

Ligne n° 11. — Du boulevard du Bouscat à la place Picard par les rues Croix-de-Séguey, David-Johnston, Labottière et Camille-Godard,

Simple voie sur tout le parcours.

Ligne n° 12. — De la rue d'Ornano au quai de Brienne par les boulevards extérieurs.

Double voie sur tout le parcours.

Art. 3. — Comme au type (*).

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de $1^m,44$.

La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 2 mètres. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, sera au plus de $3^m,50$

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera réglée de façon qu'entre les parties les

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292 ou *Journal officiel* du 23 août 1901.

plus saillantes de deux véhicules qui se croisent il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

Art. 5. — **Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes** dont le rayon ne pourra être inférieur à 20 mètres.

Le maximum des déclivités est fixé à celui des pentes des voies publiques à desservir.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un pavage de 16 à 20 centimètres d'épaisseur, qui règnera dans l'entre-rails, et à 50 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage.

La chaussée pavée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^m,60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins $1^m,40$ de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de 50 centimètres de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins 75 centimètres de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à 60 centimètres.

Art. 7. — (Supprimé).

Art. 8. — Sur tout le réseau, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé, d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, $1^m,10$. Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites ;

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2m,60 ;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres.

Art. 9 et 10. — Comme au type.

Gares et stations.

Art. 11. — Les voitures ne s'arrêteront pour prendre et laisser des voyageurs qu'en des points fixés qui seront déterminés definitivement lors de l'approbation des projets d'exécution. Ces points d'arrêt seront indiqués par des poteaux d'une forme et d'une couleur spéciales, placés autant que possible dans le voisinage des croisements de rues ; leur espacement pourra être réduit à 100 mètres s'il y a utilité.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs au terminus de toutes les lignes.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 12 et 13. — Comme au type.

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé du 1er mai au 31 octobre, à 160 pour chacune des lignes nos 1, 3, 5, et 6, et à 112 pour chacune des autres ; du 1er novembre au 30 avril 156 pour chacune des lignes nos 1, 3, 5 et 6, et à 108 pour chacune des autres lignes.

En hiver, du 1er novembre au 30 avril, le service commencera à sept heures du matin et finira à dix heures du soir.

En été du 1er mai au 31 octobre, il commencera à six heures du matin et finira à dix heures du soir.

Par décision préfectorale, rendue sur la proposition du maire, le dernier départ sera reporté le cas échéant, et en toutes saisons, à onze heures du soir, les jours de semaine, et à minuit les dimanches et jours fériés.

Art. 15. — Les trains se composeront de deux voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 20 mètres.

La vitesse des trains en marche sera, au plus, de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION

Art. 16 à 23. — Comme au type.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est au-

torisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Sur chaque ligne 10 centimes pour chaque voyage sans correspondance et 15 centimes pour chaque voyage aller et retour.

Les enfants au-dessous de cinq ans, tenus sur les genoux, seront transportés gratuitement.

Les paquets peu volumineux non susceptibles de gêner ou d'incommoder les voisins et dont le poids n'excéderait pas 10 kilogrammes seront transportés gratuitement.

A l'exception des dimanches et jours fériés, il sera fait des trains ouvriers le matin de cinq heures à six heures en été, et de six heures à sept heures en hiver, et le soir, de six heures à sept heures en toute saison au prix de cinq centimes pour ces voyages simples, sans correspondance ni retour.

Il est stipulé que le droit de péage entre pour deux tiers, et le transport pour un tiers dans les taxes fixées ci-dessus. Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'Etat.

Il sera délivré des cartes d'abonnement mensuel sur tout le réseau au prix unique de 15 fr. par mois.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Art. 24. — (Supprimé.)

Art. 25. — (Supprimé.)

Art. 26. — (Supprimé.)

Art. 27. — (Supprimé.)

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec

soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs.

Art. 30. — (Supprimé.)

Art. 31. — (Supprimé.)

Art. 32. — (Supprimé.)

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — (Supprimé.)

TITRE V

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS

Art. 35. — Comme au type.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste, escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ces départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

TITRE VI

CLAUSES DIVERSES

Art. 37. — Comme au type.

Art. 38. — (Supprimé.)

Art. 39. — Supprimé)

Art. 40 et 41. — Comme au type.

Vu pour être annexé au traité de rétrocession en date de ce jour.

Bordeaux, le 10 août 1901.

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 253)

[16 novembre 1901]

Surveillance et entretien des ponts métalliques.

Le Ministre à Monsieur le Préfet d..... Une circulaire en date du 29 août 1891 a déterminé les mesures à prendre pour assurer la surveillance et l'entretien des tabliers métalliques supportant les voies de chemins de fer ou donnant passage à des voies de terre.

L'une des dispositions de cette circulaire prescrivait, notamment, de procéder, au moins une fois tous les cinq ans, à une inspection détaillée et à une vérification des flèches permanentes de ces ouvrages.

L'expérience a permis de constater que cette vérification quinquennale entraîne, pour les agents qui en sont chargés, dans l'année où elle a lieu, un travail considérable et surtout un surcroît de frais de déplacement, auxquels il est souvent difficile de faire face au moyen des crédits annuels.

Il paraît donc préférable de vérifier chaque année un cinquième seulement de l'effectif des ouvrages métalliques et d'organiser ainsi cette partie du service.

J'ai reconnu, en conséquence, qu'il y avait lieu de modifier sur ce point la circulaire précitée et j'ai décidé que dorénavant, il sera procédé, chaque année, à une vérification portant sur le cinquième du nombre total des ouvrages métalliques installés sur les lignes de chemins de fer et qu'il en serait de même en ce qui concerne les ouvrages similaires établis pour le passage des voies de terre.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'envoie ampliation à MM. les Ingénieurs des services intéressés, ainsi qu'aux Compagnies de chemins de fer et à M. le Directeur des chemins de fer de l'Etat.

PIERRE BAUDIN.

(N° 254)

[16 décembre 1901]

Occupations temporaires du Domaine public. (Arrêté interministériel du 3 août 1878). Canalisations d'égouts. Exemption de redevance.

Le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux Publics, à Monsieur le Préfet du département d .... Nos Administrations ont été, dans ces derniers temps, amenées à constater que des divergences de vue existaient dans certains cas, soit entre les services locaux des Domaines et des Ponts et Chaussées d'un même département, soit encore entre les services des Ponts et Chaussées ou entre les services des Domaines de départements différents, sur le point de savoir si l'établissement, sous le domaine public, de tubulures ou branchements destinés au déversement dans les égouts des eaux pluviales ou ménagères provenant des propriétés particulières devait ou non être assujetti à une redevance au profit de l'Etat.

Après examen de la question, nous avons été conduits à reconnaître que l'établissement de ces tubulures ou branchements pouvait être autorisé gratuitement : l'intérêt public commande, en effet, de faciliter l'évacuation souterraine des eaux pluviales et des eaux ménagères, parce que leur écoulement superficiel est susceptible de détériorer les chaussées des voies de communication et de nuire à la salubrité publique.

Il doit toutefois être bien entendu que cette solution est limitée au cas formellement prévu, et que, notamment, le bénéfice de la gratuité ne saurait s'étendre aux canalisations d'eau potable et de gaz qui sont établies dans le seul intérêt des particuliers.

Vous voudrez bien, Monsieur le Préfet, tenir compte pour l'avenir des instructions qui précèdent, lors des décisions que vous aurez à prendre en vue d'autoriser des occupations du domaine public par des travaux du genre de ceux que nous venons de spécifier.

La présente circulaire est portée par nos soins respectifs à la connaissance des services locaux des Domaines et des Ponts et Chaussées.

Le Ministre des Finances,
J. CAILLAUX.

Le Ministre des Travaux publics,
PIERRE BAUDIN.

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

(N° 255)

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE

Résultats généraux de l'exploitation des Tramways pendant les exercices 1899-1900 et 1898-1899 (*)

A. — LONGUEURS (1)

EXERCICES	Longueurs ouvertes à l'exploitation au 30 juin			
	Angleterre et Pays de Galles	Écosse	Irlande	Royaume-Uni
	km.	km.	km.	km.
1899-1900	1.502	173	221	1.896
1898-1899	1.418	170	217	1.805

(1) Les conversions sont faites à raison de 1.609 mètres au mille.

B. — SITUATION DU RÉSEAU EXPLOITÉ A DOUBLE OU A SIMPLE VOIE

EXERCICES	Administrations ou Sociétés auxquelles appartiennent les lignes	Nombre d'entreprises	Longueurs ouvertes à l'exploitation		
			à double voie	à simple voie	Ensemble
			km.	km.	km.
1899-1900	Administrations locales	70	566	376	942
	Autres que les administrations locales . .	107	383	571	954
	Ensemble. . .	177	949	947	1.896
1898-1899	Administrations locales.	61	501	335	836
	Autres que les administrations locales . .	108	373	596	969
	Ensemble. . .	169	874	931	1.805

(*) D'après la publication intitulée *Return of street and road tramways authorised by Parliament, during the year ending 30 th. of june 1900* (Eyre and Spottiswoode, éd., Londres, 45 pages, in-4°). — L'exercice finit au 30 juin.

C. — Capital d'établissement (1).

Exercices	Régions	Capital autorisé	Capital versé — Actions	Capital versé — Obligations diverses	Capital versé — total	Dépenses effectives
		milliers de francs				
1899-1900	Angleterre et pays de Galles	641.678	180.865	220.659	401.524	409.176
	Ecosse	92.894	7.221	64.665	71.886	76.128
	Irlande	72.997	37.597	8.686	46.283	63.478
	Royaume-Uni	807.569	225.683	294.010	519.693	548.782
1898-1899	Angleterre et pays de Galles	528.507	171.826	180.790	352.616	350.621
	Ecosse	70.018	7.625	51.232	58.857	63.630
	Irlande	73.048	35.602	8.761	44.363	55.499
	Royaume-Uni	671.573	215.053	240.783	455.836	469 750

(1) Les conversions sont faites à raison de 25 fr. 25 à la livre sterling.

D. — Matériel roulant et cavalerie.

Exercices	Régions	Locomotives	Chevaux	Voitures
1899-1900	Angleterre et pays de Galles	526	29.827	5.051
	Ecosse	13	6.160	829
	Irlande	19	1.494	530
	Royaume-Uni	558	37.481	6.410
1898-1899	Angleterre et pays de Galles	553	35.672	5.058
	Ecosse	13	6.245	679
	Irlande	18	2.254	586
	Royaume-Uni	584	44.171	6.323

E. — Mouvement des voyageurs et des véhicules

Exercices	Régions	Nombre de voyageurs transportés (1)	Parcours des voitures
			km.
1899-1900	Angleterre et pays de Galles.	816.768 639	136.718.218
	Ecosse	175.565.530	22.564 821
	Irlande	73.040.178	15.668.674
	Royaume-Uni	1.065.374 347	174.951.713
1898-1899	Angleterre et pays de Galles.	700.436.783	121.303.982
	Ecosse	162.796.142	20.923.888
	Irlande	61.587.322	12.458.519
	Royaume-Uni	924.820.247	154.686.389

(1) Y compris les abonnés, etc.

F. — Recettes brutes de l'exploitation

Exercices	Régions	Recettes de l'exploitation			
		Voyageurs	Postes et messageries.	Marchandises	Ensemble (1)
		francs			
1899-1900	Angleterre et pays de Galles.	104.746.367	251.490	106.050	109.765.335
	Ecosse	17.295.366	19 164	»	17.658.082
	Irlande	96.061	140.087	71.028	10.078.714
	Royaume-Uni	122 137.794	410.741	177.078	137.502.131
1898-1899	Angleterre et pays de Galles.	94.152.275	246.111	91.253	97.482.100
	Ecosse	16.265.166	19.619	»	16.704.920
	Irlande	8.560.381	143.319	66.660	9.022.330
	Royaume-Uni	118.977.822	409.049	157.913	123.209.350

(1) Y compris les recettes diverses et annexes.

G. — Dépenses de l'Exploitation

EXERCICES	RÉGIONS	Entretien de la voie et des bâtiments	Traction mécanique (1)	Traction animale (1)	Entretien et renouvellement du matériel roulant	Trafic	Total (2)
				francs			
1899-1900	Angleterre et Pays de Galles. . .	4.997.757	7.635.347	27.108.829	4.463.871	27.358.652	83.743.890
	Écosse	994.850	324.664	5.718.039	367.488	4.218.517	13 010.895
	Irlande	293.177	730.785	1.343.805	329.739	2.464.144	6.147.844
	Royaume-Uni. .	6.285.784	8.690.796	34.170.673	5.161.098	34.041.313	102.902.629
1898-1899	Angleterre et Pays de Galles. . .	4.400.519	6.207.359	26.131.629	3.728.743	22.867.359	74.791.484
	Écosse	981.189	193.591	5.325.149	429.780	3.811.361	11.820.610
	Irlande	282.774	615.670	2.151.779	309.640	1.903.622	6.195.769
	Royaume-Uni. .	5.664.482	7.016.620	33.608.557	4.468.163	28.582.342	92.807.863

(1) Y compris les dépenses d'entretien et de renouvellement.
(2) Y compris les dépenses diverses.

H. — Résultats financiers de l'Exploitation

EXERCICES	RÉGIONS	Recettes	Dépenses	Excédent des recettes sur les dépenses	Rapport 0/0 des dépenses aux recettes
			francs		
1899-1900	Angleterre et Pays de Galles.	109.765.335	83.743.890	26.021.445	76,3
	Ecosse	17.658.082	13.010.895	1.647.487	73,7
	Irlande	10.078.714	6.147 844	3.930.870	60,9
	Royaume-Uni	137.502.431	104.602.629	34.599.502	76,5
1898-1899	Angleterre et Pays de Galles.	97.482.100	74.791.484	22.690 616	76,7
	Ecosse	16.704.920	11.820.610	4.884.310	70,7
	Irlande	9.022.330	6.195.769	2.826.561	68,6
	Royaume-Uni	123.209.350	92.807.863	30.401.487	75,3

PERSONNEL

(N° 256)

I. — INGÉNIEURS

1° HONORARIAT

Décret du 16 décembre 1901. - M. **Bouffet**, Ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 18 septembre 1901, prend le titre d'Inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Colin**, Ingénieur en chef de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 14 mars 1901, prend le titre d'Inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées.

2° PROMOTION

Décret du 6 décembre 1901. — M. **Lemoine** (Georges), Ingénieur en chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe pour prendre rang à dater du 1er janvier 1902.

3° SERVICES DÉTACHÉS

Arrêté du 12 novembre 1901. — M. **Guiotton**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché à la résidence de Beaune, au service ordinaire du département de la Côte-d'Or et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Galliot**, est mis à la disposition du Gouvernement chinois pour être adjoint à l'Ingénieur chargé de la direction des travaux d'amélioration du Peï-Ho

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Arrêté du 6 décembre 1901. — M. **Lemoine**, Inspecteur général de 2e classe est mis à la disposition du Ministre de la Guerre, en qualité de Professeur à l'Ecole Polytechnique.

Il est placé dans la situation de service détaché,

4° CONGÉS ILLIMITÉS

Arrêté du 26 novembre 1901. — M. **Getten**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département d'Oran, et d'un service de contrôle de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à accepter les fonctions de Directeur général de la Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yun-Nam.

Arrêté du 11 décembre 1901. — M. **Perrier**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service maritime du département du Nord, au service des voies navigables et au service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser, est mis, sur sa demande, en congé illimité et autorisé à entrer au service de la Compagnie universelle du canal de Suez, en qualité d'Ingénieur en chef du service des Travaux, à la résidence d'Ismaïlia.

5° DISPONIBILITÉ

Arrêté du 6 décembre 1901. — M. **Rolland de Ravel**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département des Hautes-Alpes et d'un service de chemin de fer est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raison de santé, pendant six mois.

6° DÉCÈS

MM.	Date du décès
Hirsch, Inspecteur général honoraire.	22 juin 1901
Jollois, Inspecteur général honoraire en retraite. .	7 déc. 1901
Frossard, inspecteur général de 2e classe . . .	12 déc. 1901

7° DÉCISIONS DIVERSES.

Arrêté du 12 novembre 1901. — M. **Bavoillot** (Raoul), conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur au service ordinaire de la circonscription de Constantine et au service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer algériens, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Guelma (circonscription de Bône) et du 2e arrondissement du service de la 5e circonscription du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer algériens, en remplacement de M. **Saenz**, décédé.

Il continuera de remplir les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Prevot** (Eugène), conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service du Nivellement général de la France,

est chargé des fonctions d'Ingénieur ordinaire dans le même service, en remplacement de M. d'**Ocagne**, appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 19 novembre 1901. — M. **Arnaud** (Léon), Inspecteur général de 2e classe, est nommé Membre du comité de l'exploitation technique des chemins de fer, en remplacement de M. **Demouy**, retraité.

Décision du 21 novembre. — M. **Cocu** (Gustave), conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, est chargé, en outre, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Clermont, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur **Caldaguès**.

Décision du 22 novembre. — M. **Harel de la Noë**, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de la Sarthe, du service de la navigation de la Sarthe et du Loir et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire et maritime du département des Côtes-du-Nord et du service du contrôle de travaux des chemins de fer de Carhaix à Guingamp, de Guingamp à Paimpol et de Saint-Méen à Loudéac et à Carhaix, en remplacement de M. **Montarou**.

Décision du 27 décembre. — M. **Montarou**, Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire et maritime, du département des Côtes-du-Nord et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Compiègne, du service de la Navigation entre la Belgique et Paris.

Arrêté du 6 décembre — M. **Michel** (Tranquille), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Roucayrol**, est chargé du service ordinaire du département des Hautes-Alpes et du service du contrôle des travaux du chemin de fer de La Freyssinaise à Saint-Bonnet, en remplacement de M. **Rolland de Ravel**, mis en disponibilité.

M. **Michel** remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

Idem. — M. **Bérengier**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Zurcher**, est attaché, à la résidence d'Aix, au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef

Roucayrol, 2[e] arrondissement (Ligne de Salon à La Calade), en remplacement de M. **Michel**.

Arrêté du 7 décembre. — M. **Launay** (Félix), Ingénieur en chef de 2[e] classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est chargé du service hydrométrique du bassin de la Seine et des fonctions de Secrétaire de la Commission d'annonce des crues, en remplacement de M. **Lemoine**, nommé Inspecteur général.

Il est attaché, en outre, au Secrétariat du Conseil général des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 11 décembre 1901. — Un quatrième arrondissement d'Ingénieur ordinaire est rétabli dans le service de navigation confié à M. **Cadart**, Ingénieur en chef à Chaumont.

Cet arrondissement, dont le titulaire résidera à Langres, comprend la section du canal de la Marne à la Saône, distraite du 3[e] arrondissement actuel.

L'Ingénieur du 3[e] arrondissement reste toutefois chargé, jusqu'à l'adjudication des deux lots de Cusey et de Choilley, de l'achèvement des projets relatifs à ces lots.

L'Ingénieur du 4[e] arrondissement nouveau pourra être chargé, par l'Ingénieur en chef du Service, des études accessoires que celui-ci jugera utile de lui confier dans le 3[e] arrondissement.

Arrêté du 11 décembre. — M. **Jomier**, Ingénieur ordinaire de 2[e] classe, attaché au service ordinaire et maritime du département de la Manche, est attaché, à la résidence de Dunkerque, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Perrier**, mis en congé illimité, savoir :

1° Service maritime du département du Nord, 3[e] arrondissement ;

2° Service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, 4[e] arrondissement ;

3° Service hydrométrique des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser, 4[e] arrondissement.

Idem. — Un service de contrôle est créé pour les études et travaux du chemin de fer de Charleval à Serqueux (réseau de l'Ouest).

Ce service est rattaché au 1[er] arrondissement du service de chemins de fer confié à M. **Cordier**, Ingénieur en chef à Evreux. M. **Tollet**, Sous-Ingénieur.

Arrêté du 17 décembre. — M. **Bresse**, Ingénieur en chef de 2[e] classe, chargé, à la résidence de Paris, du service du contrôle de la voie et

des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest, est chargé, en outre, en remplacement de M. **Massé**, mis en congé :

1° des fonctions d'adjoint au Directeur du contrôle du dit réseau, pour l'Inspection et le contrôle des études et travaux des lignes nouvelles ;

2° du service du contrôle des travaux des lignes ci-après ; Raccordement de la ligne des Moulineaux avec les lignes de Paris au Mans et à Versailles (R. G.). Lignes de Courbevoie au Pont de l'Alma et à l'Esplanade des Invalides et de Courcelles à Passy et au Champ-de-Mars.

L'emploi d'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées occupé, à la résidence de Paris, par M. **Massé** est supprimé.

18 décembre. — M. **Bousigues**, Ingénieur en chef de 1re classe, détaché pendant six mois, au service du Ministère des Affaires étrangères pour accomplir une mission en Chine, reprend son service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de P.-L.-M. dont l'intérim avait été confié à M. d'**Ussel**, Ingénieur en chef de 1re classe.

Décision du 21 décembre. — M. **Quellennec**, Ingénieur en chef de 2e classe, en congé illimité au service de la Compagnie du Canal de Suez, est autorisé à accepter les fonctions d'Ingénieur-conseil de cette Compagnie à Paris

Idem. — M. **Labaye**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Chalon-sur-Saône, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de Louhans, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Aubert**, Sous-Ingénieur.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATION

20 novembre 1901. — M. **Biguet** (Joseph), Commis admissible au concours de 1897 n° 1, est nommé conducteur de 4e classe et autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Vichy.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

2° SERVICES DÉTACHÉS

14 novembre 1901. — M. **Vinet** (Jean), conducteur de 4e classe

attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Saumur.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

18 novembre. — M. **Gironde** (Philippe), conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la Ville de Vichy, est autorisé à passer au service municipal de la Ville de Commentry (Allier).

Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

29 novembre. — M. **Blanchard de Laval** (Jean), conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de Fort-de-France (Martinique), est affecté au service des Travaux publics de cette colonie.

Il reste placé dans la situation de service détaché.

5 décembre. — M. **Raison** (Julien), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire et au service de la 3e section de la navigation de la Loire est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Nantes.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

17 décembre. — M. **Aymé** (Victor), conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de l'Indo-Chine, est mis à la disposition du Gouverneur général de l'Algérie, pour être employé au service ordinaire du département d'Oran.

Il reste placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Delisle** (Camille), conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Finistère, est mis à la disposition de l'administration des chemins de fer de l'Etat, pour être employé au service des études et travaux de la ligne de Saint-Jean-d'Angely à Saujon.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° DISPONIBILITÉ

21 novembre 1901. — M. **Hue** (Léon), conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

30 novembre. — M. **Nézondet** (Désiré), conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Marne, est mis en

disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

5 décembre. — M. **Guillou** (Frédéric), conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département du Finistère, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'à son admission à la retraite.

17 décembre. — M. **Labbé** (Adolphe), conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Calvados, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'à son admission à la retraite.

4° DÉCÈS

MM.	Date du décès
Aïmo (Antoine), conducteur de 2e classe, Corse, service ordinaire.	9 novemb. 1901
Bergerol (Baptiste), conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé.	25 novemb. 1901
Oliva (Joseph), conducteur de 1re classe, Tarn-et-Garonne, service de la navigation du Tarn. . . .	26 novemb. 1901
Morisset (Théophile), conducteur de 1re classe, Deux-Sèvres, service ordinaire.	26 novemb. 1901
Junca (Jean) conducteur de 1re classe, Basses-Pyrénées, service maritime.	30 novemb. 1901
Thomas (François), conducteur principal, Seine-Inférieure, service maritime, 1re section.	30 novemb. 1901
Viers (Paul), conducteur de 3e classe, Cantal, service ordinaire	6 décemb. 1901
Piot (Remy), conducteur principal, Ardennes, service du canal des Ardennes.	10 décemb. 190

5° DÉCISIONS DIVERSES

18 novembre 1901. — M. **Jannin** (Alexandre), conducteur de 3e classe, attaché, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer du Midi, passe au service de la 3e section de la navigation de la Marne, même département.

Idem. — M. **Castel** (Paul), conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes (M. **Cornac**), passe au service ordinaire du même département.

21 novembre. — M. **Reynaud** (Emile), conducteur de 4e classe; attaché, dans le département du Haut-Rhin, au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, passe dans le département de la Drôme, au service de la navigation du Rhône.

Idem. — M. **Romieu** (Joseph), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, passe au service du contrôle des travaux des chemins de fer d'Ambert à Darsac et de Langogne au Puy, même département.

21 novembre 1901. — M. **Ribeyre** (Joseph), conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Haute-Loire, au service du contrôle des travaux du chemin de fer d'Ambert à Darsac, passe au service ordinaire du même département.

27 novembre. — M. **Bigot** (Alphonse), conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, et, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer du Blanc à Argent, cesse d'être attaché à ce dernier service.

Idem. — M. **Mathieu** (Ernest), conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer du Blanc à Argent.

28 novembre. — M. **Saulnier** (Pierre), conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département de l'Indre.

30 novembre. — Est rapporté l'arrêté du 7 octobre 1901 par lequel M. **Chassé** (Jules), conducteur de 2e classe en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi a été remis en activité et attaché dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire.

Il est maintenu dans la position de disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'à nouvel ordre.

11 décembre. — M. **Fournié** (François), conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Pamiers à Limoux, passe dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Eloy à Pauniat.

Idem. — M. **Colas** (Romain), conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, passe dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Eloy à Pauniat.

Idem. — M. **Lesaint** (Ernest), conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la Ville de Soissons, est attaché au service ordinaire du département de l'Aisne.

Idem. — M. **Bordes** (Léopold), conducteur de 2e classe, détaché au service de l'hydraulique agricole du département des Basses-Alpes est attaché, dans le département des Alpes-Maritimes, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-André à Puget-Théniers.

11 décembre. — M. **Taillet** (Charles), conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de l'Eure et, en outre, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Pierre-Louviers aux Andelys, est attaché accessoirement au service du contrôle des études et travaux du chemin de fer de Charleval à Serqueux.

17 décembre. — M. **Bedel** (Jules), conducteur de 3e classe, en congé sans traitement pour raisons de santé, est remis en activité et attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Ducros** (Auguste), conducteur de 1re classe, en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, est remis en activité et attaché dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer de Bort à Neussargues.

21 décembre. — M. **Valat** (Louis), conducteur principal, attaché dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Denis au Buisson, passe au service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Cahors à Capdenac, même département.

Idem. — M. **Menin** (Gustave), conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime 1re section et au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Dieppe au Havre, passe au service ordinaire du même département.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC. (*),

PUBLIÉS EN 1901

PREMIÈRE TABLE

RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1900	LOIS		
12 déc.	Loi ayant pour objet le rachat des concessions du chemin de fer de la compagnie franco-algérienne	79	23
20 déc.	Loi portant modification de la loi du 19 mars 1895, relative à l'amélioration du port du Havre et de la basse Seine	80	24
1901			
11 janv.	Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Doubs, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Morteau à Maîche	151	47
25 février	Loi autorisant l'exécution de travaux d'amélioration au port de Propriano (Corse) et instituant audit port des péages locaux au profit de la commune de Propriano	227	56
id.	Loi déclarant d'utilité publique un chemin de fer prolongeant la ligne d'Aïn-Sefra à Djennien-bou-Rezg et à Duveyrier, dans la direction d'Igli	229	57
28 mars	Loi autorisant : 1° l'aliénation de terrains domaniaux faisant partie des alluvions de la basse Seine ; 2° la construction d'un pont à la pointe du Hode, sur le canal du Havre à Tancarville.	485	129
1er avril	Loi déclarant d'utilité publique à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angély à Saintes et à Saujon	486	130
3 avril	Loi déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local, à voie de un mètre, dans le département du Tarn	487	131
20 avril	Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Ardennes, des chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Vendresse à Poix et d'Attigny à Baalons	595	143
id.	Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Seine-Inférieure et de l'Oise, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie étroite, d'Aumale à Envermeu	775	189
10 juin	Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, dans le département de la Loire-Inférieure, l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur, des Sorinières à Vieillevigne	791	190
id.	Loi ayant pour objet de rectifier l'article unique de la loi du		

(*) Pour la Législation et la Statistique étrangères, voir la table spéciale. p. 1045

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1900 22 nov.	Décret approuvant un avenant au cahier des charges annexé au décret du 10 janvier 1896 relatif à l'établissement d'une ligne de tramway entre Saint-Beron et Saint-Genix-d'Aoste (Savoie).....	42	10
30 nov.	Décret déclarant d'utilité publique le prolongement de la ligne nº 1 des tramways de Lyon..................	44	11
id.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux de construction d'un quai à Hennebont (Morbihan)..................	46	12
3 décem.	Décret déclarant d'utilité publique les travaux d'établissement d'une ligne de tramway entre Marseille-l'Estaque et Sausset....	47	13
id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Bois-Guillaume et Rouen (Seine-Inférieure).....	82	25
5 décem.	Décret approuvant la substitution de la compagnie du tramway électrique d'Eu au Tréport à la compagnie générale de traction, comme rétrocessionnaire du tramway d'Eu au Tréport, avec embranchement sur Mers..................	54	14
id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement de deux lignes de tramways: 1º entre le hameau de Quatre-Mares et Saint-Etienne-du-Rouvray ; 2º entre Maromme et la limite des Communes de Notre-Dame-de-Bondeville et du Houlme (Seine-Inférieure).....	55	15
7 décem.	Décret affectant au ministère des travaux publics un terrain domanial à Hermillon (Savoie)..................	90	26
10 déc.	Création d'une classe de contrôleurs-comptables principaux (voir circulaires)..................	62	19
id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre le fort de Vincennes et Montreuil-s.-Bois (Seine)	91	27
19 déc.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway de l'hôpital du Dey (commune d'Alger) à l'école normale (commune de Bouzaréah)..................	94	28
id.	Décret déclarant d'utilité publique le prolongement du tramway de Saumur à Saint-Florent jusqu'à l'extrémité du bourg de Saint-Florent, et d'un raccordement avec la gare de Saumur-Etat.....	106	29
21 déc.	Décret autorisant, à titre transitoire, l'exploitation en régie des chemins de fer de la compagnie franco-algérienne.............	108	30
22 déc.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement de trois lignes de tramways dans le département de la Charente-Inférieure (lignes de Saintes à Marennes, de l'île d'Oléron, de Mirambeau à Saint-Aigulin)..................	165	48
25 déc.	Décret portant approbation des modifications au tracé des tramways de Bordeaux à Caudéran, Saint-Médard-en-Jalles et Mérignac..................	184	49
27 déc.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway dans la ville de Nantes..................	185	50
1901 10 janv.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways entre Grenoble et sa banlieue (Isère).............	199	51
id.	Décret approuvant la modification du tracé du tramway de Grenoble à Chapareillan (Isère)..................	230	58
11 janv.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways de Croix-Luizet à Vaulx-en-Velin..................	233	59
id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramways d'Aix à Marseille..................	238	60
id.	Décret reportant au 14 septembre 1901 le délai fixé pour les expropriations nécessaires à l'établissement du tramway de la station de Villiers-le-Bel à Gonesse..................	246	61

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1901	tramway raccordant à la gare de Caen (Calvados), deux lignes de tramways	434	111
3 avril	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Louches et Denain (Nord)	439	112
id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Lorient (Morbihan) et sa banlieue...	512	133
4 avril	Décret approuvant une modification aux conditions de la concession du tramway de Pontorson au Mont-Saint-Michel (Manche)	446	113
id.	Décret approuvant une substitution de rétrocessionnaire pour la construction et l'exploitation de la ligne de tramway de Pontarlier à Mouthe (Doubs)	451	114
17 avril	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département de la Haute Garonne, d'une ligne de tramways entre Toulouse et Cadours par Grenade	522	134
23 avril	Décret approuvant la substitution de la Société du tramway de Dinard à Saint-Briac et extensions à la Société générale de transports publics automobiles, comme concessionnaire de la ligne de tramway de Dinard à Saint-Briac (Ille-et-Vilaine)	619	144
24 avril	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways à Roanne (Loire)	620	145
29 avril	Décret approuvant l'avenant à la convention annexée au décret du 17 août 1895, entre le département d'Ille-et-Vilaine et la Compagnie des tramways à vapeur d'Ille-et-Vilaine	683	159
id.	Décret portant substitution à la Compagnie Thomson-Houston de la Société anonyme dite « Société des tramways algériens », comme rétrocessionnaire du tramway de l'hôpital du Dey à la colonne Voirol	684	160
3 mai	Décret approuvant une modification au tracé de la ligne du tramway de Rennes à Miniac-Morvan et un avenant à la convention annexée au décret du 21 avril 1899, déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans le département d'Ille-et-Vilaine	685	161
4 mai	Décret modifiant l'art. 2 du décret du 18 août 1897 sur la réorganisation des services des Travaux publics en Algérie (Voir Personnel	377	95
20 mai	Décret autorisant le département de la Drôme à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway de Châtillon à Pont-de-Quart	687	162
id.	Décret reportant au 31 décembre 1951 le terme de la concession du tramway de Tours à Vouvray dans le département d'Indre-et-Loire	697	163
id.	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, de deux lignes de tramways dans la ville de Lille.	699	164
id	Décret déclarant d'utilité publique, dans la ville de Trouville-sur-Mer (Calvados) l'établissement d'une ligne de tramway entre les abattoirs et l'extrémité de la rue des Roches-Noires	707	165
30 mai	Décret approuvant la substitution de la Compagnie des tramways électriques Nord-Parisiens à MM. Duvand, Bonnet et Sinchollo, comme concessionnaire de la ligne de tramway de Neuilly-sur-Seine à Paris (avenue Parmentier)	715	166
id.	Décret approuvant la substitution de la Compagnie des tramways électriques Nord-Parisiens à M. Grammont comme concessionnaire de la ligne de tramway de Saint-Ouen à Paris (Place Cadet)	800	194
10 juin	Décret approuvant la substitution du concessionnaire du tramway de Pont-de-Vaux à Fleurville (Ain et Saône-et-Loire)	801	195

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1901	*Suite des Décrets*		
10 juin	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre les stations d'Ardres et de Pont d'Ardres (Pas-de-Calais)........	801	196
11 juin	Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter en vue de l'agrandissement des stations de Livet et de Bourg-d'Oisans (Isère)........	810	197
14 juin	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Morbihan, d'une ligne de tramway entre Lorient et Hennebont........	811	198
15 juin	Décret approuvant la substitution du concessionnaire du tramway de Bordeaux à Cadillac (Gironde)........	820	199
id.	Décret approuvant la substitution du concessionnaire du tramway de Gex à Ferney-Voltaire (Aisne)........	821	200
id.	Décret approuvant des modifications au tracé du tramway de Pau à Monein (Basses-Pyrénées)........	821	201
id.	Décret portant modification au tracé de la ligne du tramway de Bondy à Paris........	822	202
1er juillet	Décret portant modification au décret du 25 mars 1898 relatif à l'établissement d'un réseau de tramways dans le département de l'Aude........	824	203
5 juillet	Décret portant substitution de la compagnie de l'Est-Parisien à la société du tramway du Raincy à Montfermeil et extensions.....	825	204
6 juillet	Décret autorisant la compagnie des tramways de l'Est-Parisien à employer une partie de son capital dans une entreprise de fourniture à la ville de Paris........	826	205
8 juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Laboutarié et Réalmont (Tarn)........	826	206
18 juillet	Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre Saint-Genis-Laval et Brignais (Rhône)........	881	221
19 juillet	Décrets relatifs au réseau des tramways de Tours........	886	222
24 juillet	Décret approuvant la substitution de la compagnie concessionnaire du réseau des tramways de Charleville, Mézières et Mohon.....	898	223
30 juillet	Décret autorisant l'exécution des travaux d'achèvement de l'amorce du nouveau bassin à flot au port de Fécamp........	899	224
id.	Décret déclarant d'utilité publique des travaux d'amélioration de la Sambre dans la traversée de Maubeuge........	900	225
19 août	Décret substituant la traction mécanique à la traction animale sur le réseau des tramways de Bordeaux et établissant des lignes nouvelles à traction mécanique........	980	252
1901	ARRÊTÉS		
30 octob.	Réorganisation de l'Inspection générale des services des Ponts et Chaussées (voir Personnel)........	902	249
1899	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT		
25 février	Communes. — Taxe pour frais de réfection d'un trottoir. — Absence d'anciens usages. — Frais de timbre. — (Sieur Bourdin)......	112	31
3 mars	Travaux communaux. — Installation de calorifères dans un groupe scolaire. Interprétation. Appareils donnant l'intensité de chaleur prévue sans dépasser le maximum de consommation spécifié au marché. Pas d'indemnité au profit de la ville. (Ville de Lyon contre sieur Archinard)........	112	32
id.	Travaux communaux. — Appropriation d'une maison d'école. —		

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	NUMÉROS des articles
1899	Malfaçons. — Responsabilité de l'entrepreneur. — Etendue. — (Commune de Villeneuve-les-Montréal)	114	33
3 mars	Travaux publics. — Dommages résultant du détournement d'un chemin rural. — Ville non responsable. — Rejet. — (Sieur Bompoint-Nicot contre Ville de la Rochelle)	117	34
10 mars	Cours d'eau non navigable ni flottables. — Etangs alimentés par une rivière. — Pouvoirs du Préfet. — Association libre et syndicat forcé. — (Association syndicale libre d'intérêt général des propriétaires d'étangs et usines à Béthencourt)	118	35
id.	Travaux publics. — Entreprise, Décompte. Ligne de Niort à Montreuil-Bellay. (Sieur Gardissal et Dupuy)	120	36
id.	Travaux publics. — Dommages. Travaux de captage d'une source par une ville. Diminution de la force motrice d'un moulin. Indemnité allouée, alors même que l'auteur des requérants aurait, à l'époque où il a acheté le moulin en cause, connu les travaux projetés par la ville. Renvoi à une expertise pour la fixation de l'indemnité. (Sieurs Protais)	122	37
id.	Travaux publics. — Dommage résultant de l'élargissement d'une voie ferrée et dont il a été tenu compte dans l'indemnité fixée par le jury d'expropriation. Demande d'indemnité ultérieure ; rejet. (Sieur Legay contre Compagnie de l'Est)	123	38
id.	Travaux publics. — Dommages. — (Compagnie du Midi contre sieurs Astier, Reig et autres)	123	39
id.	Travaux publics. — Travaux d'alignement de la basse-Seine. Plus-value réclamée aux propriétaires riverains. Commission spéciale. Fixation de valeur des terrains conquis sur le fleuve. (Sieur Duval)	126	40
17 mars	Cours d'eau non navigables ni flottables. — Dérivation d'une rivière. — Nouveau lit. — Curage. — Pouvoirs du Préfet. — (Sieur de Saizieu)	288	64
id.	Travaux publics communaux. — Canalisation. — Fourniture de tuyaux défectueux. — Responsabilité des fournisseurs. — Frais d'expertise. — Liquidation. — Procédure. — (Sieurs Berger-Cadet et fils)	289	65
id.	Travaux publics communaux. — Construction d'écoles. — Chauffage. — Commande par l'architecte d'appareils plus coûteux que ceux prévus au devis. — Prix. — Responsabilité limitée de la commune. — (Sieurs Bouchayer et Viallot contre commune de Rémollon)	291	66
18 mars	Cours d'eau non navigables. — Taxes de curage. — Association syndicale du curage de la Dive et de la Briande. — Périmètre. — Omission au rôle. — Classement des terrains. — Procédure : rapport d'ingénieur ; défaut de communications. — (Sieur de Lagarde)	292	67
24 mars	Travaux publics. — Chemin de fer, frais d'études, compétence, ministre, conseil de préfecture. — (Compagnie P.-L.-M.)	295	68
id.	Travaux publics. — Chemins de fer, décompte. — (Sieurs Briaudail et Boulot)	296	69
id.	Travaux publics. Chemins. Algérie. Décompte. — (Sieur Noguès)	339	75
id.	Travaux publics communaux. — Marché de travaux d'entretien. — Fournitures accessoires. — (Sieur Rodari contre commune de Biskra	340	76
id.	Travaux pubics communaux. — Groupe scolaire. Décompte. Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (Sieur Jacquet et communes de Faverges)	343	77

DATES des décisions	INDICATION DES MATIÈRES	NUMÉROS des pages	des articles
1901	non-garantie. — Avarie. — Faute. — Défaut de spécification. — Jugement. — Manque de base légale (Sieur Blanc)	844	213
22 janv.	Expropriation. — Litige sur le fond du droit. — Indemnité hypothétique et éventuelle (Commune de Chatel-Guyon)..........	845	214
28 janv.	Lettre de voiture. — Traiteur-commissionnaire y figurant comme destinataire. — Action lui appartenant en vertu du contrat de transport (Sieur Séjourné).....................	846	215
1900	CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES		
17 nov.	Cantonniers. — Mesures disciplinaires.	59	16
17 déc.	Accréditation de la signature des ordonnateurs secondaires et de celle des intérimaires.........	59	17
19 déc.	Substitution du blanc de zinc à la céruse dans les travaux de peinture.....................	61	18
31 déc.	Création d'une classe de contrôleurs-comptables principaux......	61	19
1901 30 janv.	Réglementation de l'usage du vélocipède. Exemptions de taxes...	129	41
25 février	Admission dans le corps des Contrôleurs des Mines. Concours de 1901	130	42
28 février	Routes nationales et départementales. — Traverses des villes. — Unification des règlements de voirie, en ce qui concerne les saillies sur les routes nationales et départementales et les voies vicinales ou urbaines	210	52
11 avril	Conditions exigées des candidats aux emplois d'officier ou de maître de port.....	300	70
1er juin	Substitution du blanc de zinc au blanc de céruse..............	465	125
16 nov.	Surveillance et entretien des ponts métalliques................	996	253
16 déc.	Occupations temporaires du Domaine public (arrêté interministériel du 3 août 1878). — Canalisations d'égouts. — Exemption de redevance............	997	254

ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

A

B

C

D

L

M

N

O

P

Q

R

V

W

TROISIÈME TABLE

LÉGISLATION ET STATISTIQUE ÉTRANGÈRES

L'Éditeur-Gérant : E. BERNARD.

Courbevoie. — Imprimerie E. Bernard et Cie, 14, rue de la Station.
Bureaux : 29, Quai des Grands-Augustins, Paris.

AVIS

Le *Journal Officiel* publie, tous les lundis, les propositions et homologations de tarifs de chemins de fer. Des abonnements spéciaux peuvent être pris pour la partie du journal contenant lesdites propositions et homologations.

CONDITIONS DE L'ABONNEMENT

aux Annales des Ponts et Chaussées à partir de 1901

PRIX DE L'ABONNEMENT ANNUEL :

	Paris.	Départements.	Étranger.
Annales complètes (1re et 2me parties)	35	40	45
1re partie seule : Mémoires et documents. . . .	30	33	36
2me — : Lois, Décrets et arrêtés. . . .	12	14	16

REVUE TECHNIQUE DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900

Par un Comité d'Ingénieurs, de Professeurs, d'Architectes et de Constructeurs.

Publiée sous la direction de **Ch. JACOMET** ✻, *Ingénieur de l'Ecole polytechnique, Directeur-Ingénieur des Postes et des Télégraphes, Directeur de l'Ecole professionnelle supérieure en retraite.*

MODE DE PUBLICATION

L'ensemble de la publication comprendra de 15 à 18 volumes, d'une moyenne de 500 pages, format in-8° avec le plus grand nombre possible de figures intercalées dans le texte; les planches en album ne devant être employées que pour les plans d'ensemble à grande échelle.

Nomenclature générale des Matières traitées

Première Partie. — *Architecture et construction.*
Deuxième Partie. — *Matériel et procédés généraux de la mécanique.*
Troisième Partie. — *Electricité.*
Quatrième Partie. — *Génie civil.*
Cinquième Partie. — *Moyens de transport.*
Sixième Partie. — *Génie rural et Industries agricoles et alimentaires.*
Septième Partie. — *Mines et métallurgie.*
Huitième Partie. — *Industries textiles.*
Neuvième Partie — *Industries chimiques et diverses.*
Dixième Partie. — *Colonisation. — Armées de terre et de mer*

CONDITIONS DE LA SOUSCRIPTION

Le prix est fixé à **250** francs payables **50** francs en souscrivant et **50** par trimestre ou **20** francs en souscrivant et **20** francs par mois. Ce prix est réduit à **225** francs pour les souscripteurs qui enverront cette somme avec leur bulletin.

Le prix pour l'étranger sera calculé d'après le tarif des colis postaux.

L'importance de cette publication comportera un prix beaucoup plus élevé. Il y a donc un grand avantage à souscrire dès maintenant.

La première souscription à la Revue technique *est close et le prix est porté à* **250** *francs: mais, par faveur spéciale et jusqu'au 31 mars prochain, nous accepterons de MM. les Conducteurs des Ponts, Agents Voyers, Élèves des Ecoles supérieures la souscription à l'ancien prix de* **200** *francs, payable* **10** *francs par mois.*

Courbevoie. — Imprimerie E. Bernard et Cie, 14, rue de la Station.
Bureaux : 29, Quai des Grands-Augustins. — Paris.